Série A

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

N° 71

La Théorie Française de la Responsabilité

du fait des choses inanimées d'après la Jurisprudence Contemporaine et la nouvelle interprétation belge de l'article 1382 du Code civil

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue

PAR

Jean LIBMANN

Président : M. NAST, *Professeur*

Suffragants { MM. CABY, *Professeur*
DEGAND, *chargé de cours*

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
(SOCIÉTÉ ANONYME)
22, Rue Soufflot, 22

1933

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552728_0021

La Théorie Française de la Responsabilité

du fait des choses inanimées
d'après la Jurisprudence Contemporaine
et la nouvelle interprétation belge
de l'article 1382 du Code civil

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Série A

N° 71

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

La Théorie Française de la Responsabilité

du fait des choses inanimées d'après la Jurisprudence Contemporaine et la nouvelle interprétation belge de l'article 1382 du Code civil

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue

PAR

Jean LIBMANN

Président : M. NAST, *Professeur*

Suffragants { MM. CABY, *Professeur*
DEGAND, *chargé de cours*

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
(SOCIÉTÉ ANONYME)
22, Rue Soufflot, 22

1933

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INTRODUCTION

1. *Objet et limites de cet ouvrage.* — Il est fort instructif de rapprocher, pour les quelques années qui viennent de s'écouler, trois ordres de statistiques : celles concernant le nombre des automobiles en circulation, celles concernant la fréquence des accidents de la route, et celle enfin concernant le nombre des articles et ouvrages divers consacrés à l'étude de la responsabilité résultant de ces accidents : cette comparaison nous montrera que dans les trois domaines la progression est nettement parallèle. Ce parallélisme s'explique aisément ; au point de vue notamment qui nous intéresse plus particulièrement, on comprendra facilement que — surtout en l'absence d'un texte clair qui ne présenterait aucune difficulté d'interprétation — les juridictions de tous degrés aient très fréquemment à se prononcer sur des difficultés soulevées par la question de savoir à qui incomberont les conséquences dommageables d'un accident, dans les cas notamment où aucune faute n'a pu être établie.

C'est précisément l'étude des solutions données par la jurisprudence à ce problème qui doit faire l'objet de cet ouvrage. Cette étude ne saurait cependant être consacrée exclusivement à la jurisprudence : la doctrine, qui discute et apprécie les jugements et arrêts, et souvent même les inspire, doit avoir sa place.

Ce travail, pour avoir quelque intérêt, devait être

enfermé dans des limites suffisamment étroites pour ne pas empiéter sur quelques-uns des nombreux ouvrages écrits sur la responsabilité du fait des choses. Nous nous sommes donc bornés à étudier la période postérieure à l'année 1927, en choisissant en quelque sorte comme centre de notre étude le fameux arrêt des Chambres réunies de la Cour de cassation du 13 février 1930.

D'autre part, nous inspirant d'un conseil éclairé, il nous a semblé intéressant d'exposer brièvement l'audacieuse théorie échafaudée récemment sur l'interprétation de l'art. 1382 du Code civil par M. Paul Leclercq, procureur général près la Cour de cassation de Belgique, et d'établir un rapprochement avec les résultats auxquels est arrivé le récent mouvement jurisprudentiel et doctrinal en France.

2. *Plan et division de l'ouvrage.* — Pour étudier ces différentes questions avec un maximum de clarté, il nous a semblé utile d'adopter le plan suivant. Un premier chapitre exposera brièvement la naissance de la théorie française de la responsabilité du fait des choses, ainsi que les développements successifs qui l'ont amenée jusqu'à l'arrêt Jeand'heur du 21 février 1927. Le chapitre II sera consacré à une notion mise au premier plan par cet arrêt, la notion de chose dangereuse, qui a soulevé d'ardentes controverses jusqu'à son abandon par l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930. C'est à l'étude de ce dernier arrêt que nous consacrerons le chapitre III. Afin de mieux préciser l'état actuel de la jurisprudence en matière de responsabilité du fait des choses inanimées, nous nous efforcerons, au cours d'un 4e chapitre, de préciser l'importante notion de gardien. Ayant examiné dans

les chapitres qui précèdent, *qui* doit être considéré comme le gardien, ainsi que les conditions dans lesquelles ce dernier doit être considéré en principe comme responsable, nous passerons en revue au cours du chapitre suivant les différentes circonstances qui sont de nature à exonérer le gardien de cette responsabilité : ce chapitre traitera entre autres de l'importance et délicate question des collisions de véhicules. Au cours du chapitre VI nous constaterons qu'à propos de différentes questions, la jurisprudence a affirmé une différente de cause entre la responsabilité basée sur l'art. 1382 et celle basée sur l'art. 1384, § 1er ; nous partirons de cette constatation pour essayer de déterminer le fondement véritable des solutions actuelles, et d'examiner, à la lumière de ces solutions, un projet de loi élaboré par la Société d'Études législatives. Le septième et dernier chapitre enfin sera consacré à l'exposé de la doctrine de M. le Procureur général P. Leclercq et à l'examen des objections qu'elle a soulevées, ainsi qu'à un rapprochement entre cette doctrine et la théorie française de la responsabilité du fait des choses.

CHAPITRE PREMIER

EVOLUTION DE LA DOCTRINE ET DE LA JURISPRUDENCE JUSQU'EN 1927

I. Doctrine et jurisprudence antérieure a l'arret du 16 juin 1896

3. *L'arrêt du* 19 *juillet* 1870. — Il est d'usage, lorsque l'on entreprend de retracer l'évolution de la théorie française de la responsabilité du fait des choses, de prendre comme point de départ l'arrêt de la Chambre civile du 19 juillet 1870 [1], rendu au rapport de M. le conseiller Larombière. Il s'agit là à vrai dire d'un point de départ plutôt négatif, l'intérêt de cet arrêt résidant précisément en ce qu'il proclame une dernière fois la nécessité de prouver la faute du défendeur, et ce dans une espèce très semblable à celles qui susciteront, quelque vingt-cinq ans plus tard, les premières applications de la doctrine nouvelle. Il s'agissait en l'espèce de l'explosion d'une machine à vapeur installé dans un lavoir. Sans s'appuyer sur l'alinéa 1er de l'art. 1384 du Code civil, que personne n'avait encore « découvert » à ce moment,

1. D.P., 70-1-361, S. 71-1-9.

le pourvoi soutenait que le propriétaire du lavoir devait être présumé en faute, par le seul fait que le fonctionnement de la machine avait été la cause du dommage. La Chambre civile rejeta le pourvoi, en affirmant qu'il appartenait au demandeur d'établir, outre l'accident, une faute du propriétaire de la machine ou de l'un de ses agents.

Ce principe, que la Chambre civile admit pour la dernière fois dans toute sa rigueur par son arrêt de 1870, se retrouve encore, avec quelque atténuation, dans les deux arrêts de la Chambre des Requêtes du 17 juillet 1872[2] et du 17 décembre 1878[3].

4. *Problème nouveau soulevé par le développement du machinisme.* — Cependant, au fur et à mesure que le machinisme pénétrait dans des domaines plus divers de l'activité humaine, les espèces, du genre de celle qui fit l'objet de l'arrêt précité de la Chambre civile, devinrent de plus en plus nombreuses dans la pratique judiciaire. Or, on se rendit assez rapidement compte qu'il était dans la plupart des cas fort difficile de déterminer la cause de l'accident, et bien plus malaisé encore de démontrer cette cause dans une faute précise du propriétaire de la machine ou de son commettant.

Ce qu'il fallait donc trouver pour parer à cette situation qui inquiétait surtout ceux qui, de par leur profession, étaient en contact direct et fréquent avec des machines, c'était un procédé de technique juridique qui permit aux victimes de ces accidents d'obtenir réparation, et ce sans être obligées de prouver une faute que dans la

2. D.P., 72-1-205.
3. D.P., 79-1-125.

plupart des cas il était impossible d'établir. Trois mouvements, tendant tous trois vers ce but, se développèrent parallèlement au cours de ce dernier tiers du XIXe siècle.

5. 1° *Généralisation de l'art.* 1386. — S'appuyant sur une opinion émise par Sourdat dans son important *Traité général de la responsabilité*, paru en 1872[4], la Cour de cassation ainsi que certaines cours d'appel tentèrent d'élargir la portée de l'art. 1386. Elles le firent d'abord, en concevant très largement les notions de ruine et de défaut d'entretien, ensuite et surtout en étendant le champ d'application de l'art. 1386 non seulement à tous les immeubles aussi bien par nature que par destination, mais même à des choses dont le caractère immobilier pouvait paraître très douteux. C'est ainsi que des arrêts appliquèrent l'art. 1386 successivement aux dommages causés par un arbre[5], par une machine[6], par la chaudière d'un bateau à vapeur[7], par un ascenseur[8].

Cette jurisprudence, qui avait le tort de vouloir donner une interprétation très large à un texte dont la précision ne permettait pas une telle extension, ne fut que faiblement soutenue par la doctrine, et finit par disparaître.

6. 2° *Recours à la responsabilité contractuelle.* — Constatant que les litiges qui, par leur fréquence, avaient ému l'opinion publique, se produisaient surtout dans les rapports entre patrons et ouvriers et entre transpor-

4. T. II, n° 1451.
5. Paris, 20 août 1877, S. 78-2-48.
6. Civ. 19 avril 1887, D.P., 88-1-27, S. 87-1 217.
7. Paris, 19 mai 1893, D.P., 97-1-433, S. 97-1-17.
8. Req. 29 mars 1897, D.P., 97-1-216, S. 98-1-65, note Esmein.

teurs et personnes transportées, deux auteurs, Sauzet [9] et Ch. Sainctelette [10] tentèrent de porter le problème sur le terrain contractuel. Cette solution, très séduisante en apparence, avait en réalité deux graves inconvénients. Au point de vue théorique, les deux auteurs avaient pris une liberté un peu excessive avec l'interprétation de la volonté des parties en prétendant trouver dans le contrat de travail et le contrat de transport une clause implicite garantissant à l'ouvrier et à la personne transportée la sécurité : or, il paraissait certain que ni le patron, ni le transporteur n'avaient entendu contracter tacitement une semblable obligation. Sur le terrain pratique d'autre part, il était à redouter que les chefs d'industrie et les entrepreneurs de transport ne prissent bientôt l'habitude d'insérer dans les contrats une clause les exonérant de cette responsabilité, clause qui serait très rapidement devenue de style.

Bien que ces inconvénients eurent pour résultat que la jurisprudence n'accueillit guère favorablement cette thèse, cette dernière ne resta cependant pas, comme cela fut le cas de la théorie de l'art. 1386 généralisé, sans conséquences durables : d'une part, en effet, elle marqua un pas nouveau vers la législation sur les accidents du travail, et d'autre part, en matière de contrat de transport, elle devait réapparaître en 1911 dans un arrêt de la Cour suprême pour inaugurer une jurisprudence qui, vingt ans après, peut encore être considérée comme fermement établie.

9. Sauzet, « De la responsabilité des patrons envers leurs ouvriers », *Revue critique*, 1883, p. 596.
10. Ch. Sainctelette, *De la responsabilité et de la garantie*, Bruxelles-Paris, 1884.

7. 3° *Interprétation nouvelle de l'art.* 1384, § 1er. — C'est à un troisième mouvement qu'il devait être donné de résoudre le problème jurisprudentiel. L'art. 1386 s'opposant, du fait de sa précision, à une extension large, il fallait trouver un texte susceptible d'une portée plus générale. On le trouva en se reportant aux commentaires qu'avait donné Laurent [11] du 1er alinéa de l'art. 1384. Alors que jusque-là on n'avait considéré ce texte que comme une simple disposition de renvoi, Laurent, s'inspirant d'une considération d'équité, selon laquelle il est juste « que le propriétaire de la chose supporte le dommage plutôt que celui qui en est victime », affirme que l'art. 1384, § 1er pose un principe général auquel les alinéas et articles suivants ne font qu'apporter des applications particulières ou des exceptions.

L'opinion de Laurent, qui ne semblait pas, au début, devoir trouver beaucoup de partisans, reçut une quinzaine d'années après sa publication, l'adhésion significative de Sainctelette [12], qui avait compris les insuffisances de la théorie contractuelle dont il avait été un des promoteurs, et de Labbé [13], dont l'opinion avait évolué depuis l'époque où il avait écrit la note restée fameuse sous l'arrêt de la Chambre civile du 19 juillet 1870 [14], note dans laquelle il avait proclamé en termes non équivoques la nécessité pour la victime de prouver une faute à la charge du défendeur.

Alors que Sainctelette et Labbé ne firent guère qu'approuver l'opinion émise précédemment par Laurent, sans lui fournir de plus amples développements, il ap-

11. Laurent, *Principes de Droit civil*, t. XX, n° 639.
12. Sainctelette, *Mémoire pour Mme de Sitter*, p. 30.
13. Labbé, note S. 90-4-17.
14. S. 71-1-9.

partient à deux jurisconsultes dont le nom restera toujours attaché à la théorie de la responsabilité du fait des choses, Saleilles [15] et M. Josserand [16], d'élever sur cette opinion, restée jusque là à l'état de simple suggestion, la construction plus ample et plus solide d'une doctrine juridique.

II. L'arret du 16 juin 1896 et la jurisprudence subséquente

8. *L'arrêt de* 1896. — Au moment précis d'ailleurs où s'élaborait cette doctrine, la Chambre civile, par son arrêt célèbre du 16 juin 1896 [17], en fit une première et retentissante application. Sur un navire, l'explosion d'une machine avait causé la mort du mécanicien. Le tribunal et la Cour d'appel avaient successivement déclaré responsable, sur la base de l'art. 1384, § 1er, le propriétaire du navire. Un pourvoi fut formé, s'appuyant sur la doctrine traditionnelle selon laquelle le texte invoqué n'était qu'une simple disposition de renvoi. La Chambre civile cependant, malgré les conclusions toujours si écoutées de M. l'avocat général Sarrut, rejeta le pourvoi. L'arrêt, tout en constatant que l'accident était dû à un vice de construction de la machine, ajoute — ce qui est d'une grande importance — que le propriétaire du remorqueur ne pourrait se soustraire à sa responsabilité « en prouvant soit la faute du constructeur de la machine, soit le caractère occulte du vice incriminé ».

15. Saleilles, *Revue bourguignonne de l'enseignement supérieur*, 1894, p. 659 ; *Accidents de travail et responsabilité civile*, 1897 ; note D.P., 97-1-433.

16. Josserand, *Responsabilité du fait des choses inanimées*, 1897.

17. D.P., 97-1-433, note Saleilles, S. 97-1-17, note A. Esmein.

9. *Portée de cet arrêt.* — Ce qui augmenta encore le retentissement de cet arrêt, au point de vue doctrinal du moins, ce fut la très importante note que lui consacra Saleilles [18]. Au point de vue pratique, la portée de l'arrêt fut — pour le moment du moins — un peu affaiblie par un arrêt de la Chambre des Requêtes [19], qui tout en admettant une responsabilité basée sur le vice de la chose, sans faute démontrée du propriétaire, ne contient cependant pas la formule restrictive de la preuve contraire que nous avons relevée dans l'arrêt du 16 juin 1896. D'autre part, le domaine d'application de la nouvelle jurisprudence fut très considérablement restreint un an plus tard encore par la loi du 9 avril 1898 qui, en soumettant les accidents du travail à un régime particulier, enleva ainsi au droit commun des textes du Code civil la plus grande partie des accidents, où la nouvelle doctrine de la responsabilité du fait des choses aurait pu trouver application.

10. *Les arrêts de* 1904-1914. — Cependant, au cours des deux décades qui suivirent, la Cour suprême eut, par quatre fois, l'occasion de confirmer sa nouvelle jurisprudence : les arrêts de la Chambre des Requêtes des 3 juin 1904 [20], 25 mars 1908 [21], 29 avril 1913 [22], et 19 janvier 1914 [23], continuèrent à faire application du principe de la responsabilité du fait des choses, en écartant, comme l'avait fait l'arrêt de 1896, la preuve de

18. Saleilles, note D.P., 97-1-433.
19. Req. 3 mars 1897, D.P., 97-1-433, note Saleilles, S. 98-1-65.
20. S. 1905-1-189.
21. S. 1910-1-17, note Esmein, D.P., 1909-1-73.
22. D.P., 1913-1-427.
23. S. 1914-1-128, D.P., 1914-1-303.

l'absence de faute, à l'exception toutefois de l'arrêt de 1913 qui admet le défendeur à prouver qu'il n'existait aucun vice de construction.

III. La formule nouvelle des arrets de 1919-1921

11. *Difficulté de la preuve d'un vice de la chose.* — Cette notion de « vice de la chose » devait être jusqu'en 1919 le noyau de toute la théorie construite sur l'art. 1384 § 1er. Le « fait de la chose » dont le propriétaire était responsable, c'était le vice de la chose. Si donc la nouvelle doctrine dispensant la victime de l'accident de la preuve d'une faute du défendeur, elle exigeait en revanche la preuve d'un « vice » de la chose, preuve qui n'était souvent guère plus facile à administrer que celle de la faute, et qui se heurtait même, dans les cas très fréquents d'explosion, à une impossibilité matérielle provenant de la destruction totale de la chose génératrice de l'accident. Ce fut l'arrêt de la Chambre civile du 16 novembre 1920 [24] qui devait mettre fin à cet état de choses et donner à l'art. 1384, § 1er, en serrant de plus près son texte, toute la portée pratique qu'on était en droit d'attendre de lui.

12. *Rejet de la preuve de l'absence de faute et de la cause inconnue.* — Cet arrêt fait partie d'un groupe de quatre décisions de la Cour suprême, groupe célèbre par son audacieuse application de l'art. 1384, § 1er, en matière d'incendie, qui devait très peu de temps après provoquer l'intervention du législateur. Les deux premiers arrêts de ce groupe [25] donnent à la question de l'admissibilité

24. D.P., 1920-1-169, note Savatier, S. 1922-1-97, note Hugueney.
25. Civ., 21 janvier 1919, D.P., 1920-1-169, note Savatier, S. 1922-1-97, note Hugueney ; Req. 28 juin 1920, D.P., 1922-1-25, note Ripert, S. 1920-1-367.

de la preuve contraire toute la rigueur qu'elle possède encore aujourd'hui, en écartant la preuve que la cause du dommage était restée inconnue, après avoir repoussé celle de l'absence de faute.

Mais c'est l'arrêt du 16 novembre 1920 qui devait faire le pas décisif : tout en maintenant la formule nouvelle des deux arrêts précédents en ce qui concerne la preuve contraire, la Chambre civile déclare qu'« il n'est pas nécessaire que la chose ait un vice inhérent à sa nature, susceptible de causer le dommage, l'art. 1384, § 1er rattachant la responsabilité à la *garde* de la chose, non à la chose elle-même »,

Cette formule, qui conférait à la victime l'inestimable avantage d'être dispensée de toute preuve, eut aussi le grand mérite de faire ressortir de ce texte, que la jurisprudence appliquait depuis près d'un quart de siècle, un mot, une notion qui, durant les années qui suivirent devait à la fois dominer et étayer — et peut être fausser — la théorie de la responsabilité du fait des choses : l'idée de garde. Cette idée semblait d'ailleurs de nature à enlever, du moins théoriquement, à toute cette doctrine une partie de son caractère objectif.

13. *Loi du 7 novembre* 1922. — Cette jurisprudence qui, dans les trois cas, visait des hypothèses de communication d'incendie, aboutit à faire peser sur le gardien de la chose ayant communiqué l'incendie une responsabilité tellement lourde, qu'elle ne tarda pas à émouvoir les compagnies d'assurances. Le quatrième arrêt de la série, celui du 15 mars 1921 [26], ne fit d'ailleurs qu'accentuer cette émotion qui aboutit rapidement à l'intervention du législateur.

26. D.P., 1921-1-25, note Ripert, S. 1922-1-100.

La loi du 7 novembre 1922, qui vint ajouter un nouvel alinéa à l'art. 1384, tout en ayant pour but principal de donner satisfaction aux assureurs en atténuant la responsabilité du gardien en cas de communication d'incendie, eut le grand mérite de confirmer, indirectement, par *a contrario*, un mouvement doctrinal et jurisprudentiel qui, certes, s'inspirait le plus largement et le plus humainement possible de l'évolution économique et de considérations d'équité, mais qui s'appuyait sur un texte dont le sens et la portée étaient loin d'être clairs. Or, le mot « toutefois » placé en tête du nouveau texte qui fait suite immédiatement au premier alinéa de l'art. 1384, ne peut laisser aucun doute sur les intentions du législateur : le texte ne fait que formuler une exception, qui, ici plus qu'ailleurs encore, confirme la règle.

IV. L'Arret Bessieres

14. *Problème de l'application de l'art.* 1384, § 1er, *aux automobiles.* — Jusqu'à cette époque, la question de l'application de l'art. 1384, § 1er aux automobiles ne s'était guère posée que d'une façon isolée et devant des juridictions inférieures. Et surtout, la Cour suprême n'avait pas encore eu l'occasion de se prononcer sur cette question depuis que les arrêts de 1920 avaient rendu l'application de l'art. 1384, § 1er, indépendante de la preuve d'un vice de la chose.

C'est l'affaire Bessières qui devait amener la Chambre civile à se prononcer. Un arrêt de la Cour de Paris avait débouté la dame Bessières, victime d'un accident d'automobile, pour le motif qu'elle n'avait pas établi que l'accident avait été causé par le mauvais état de la voiture.

Sur pourvoi, la Cour de cassation, par son arrêt du 29 juillet 1924[27] cassa, l'arrêt de la Cour de Paris pour violation de l'art. 1384, § 1er.

15. *Portée de l'arrêt Bessières.* — L'arrêt Bessières, qui était attendu par les milieux informés comme devant être une décision de principe sur la question de l'application de la théorie de la responsabilité du fait des choses aux accidents d'automobiles, comportait une lacune : ses motifs semblaient ne s'inspirer que du cas d'espèce, et n'apportèrent aucune réponse claire à la question qui s'était posée dès qu'on avait envisagé l'application de l'art. 1384, § 1er aux accidents d'automobiles. On s'était demandé en effet si, aux cas d'accident causé par une automobile *conduite*, le dommage pourrait véritablement être considéré comme causé par le « fait de la *chose* », et si la cause déterminante n'aurait pas plutôt été un « fait de l'homme », ce qui ferait obstacle à l'application de l'art. 1384, § 1er, et obligerait la victime de prouver que ce « fait de l'homme » ayant déterminé l'accident comporte un élément fautif, rendant possible l'application de l'art. 1382.

Or, sur ce point on chercherait vainement une affirmation claire et décisive dans le texte de l'arrêt du 29 juillet 1924, qui, bien au contraire, fut le point de départ d'une véritable « guerre de trois ans » entre les juridictions inférieures. Les décisions, très nombreuses à une époque qui avait été précédée immédiatement d'un développement considérable de la circulation automobile en France, se répartissent très nettement en deux groupes : les unes refusant toute portée générale à l'arrêt Bes-

27. D.P., 1925-1-5, note Ripert, S. 1924-1-321, note P. Esmein.

sières, et voyant la cause de tout accident causé par une automobile conduite dans un fait du conducteur, les autres considérant comme artificielle la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose, et appliquant sans hésitation l'art. 1384, 1er, parfois même en faisant appel à la notion de risque. Il fallait une nouvelle intervention de la Cour suprême pour mettre fin à cette anarchie.

V. L'arret Jeand'heur

16. *Rejet de la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose.* — Ce fut l'affaire Jeand'heur, doublement célèbre, parce qu'elle devait faire trois ans plus tard l'objet d'un arrêt des Chambres réunies, qui fournit l'espèce sur laquelle la Cour suprême allait pouvoir prendre position. La lutte jurisprudentielle autour de l'interprétation de l'arrêt Bessières avait eu au moins cet avantage : elle avait éclairci le débat et clairement précisé les positions. Il s'agissait de savoir si cette fameuse distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose était compatible, et avec la logique juridique, et avec le texte de l'art. 1384, § 1er.

M. l'avocat général Langlois, dans ses magistrales conclusions, n'hésite pas. Il montra que, si dans certaines hypothèses exceptionnelles elle pouvait se défendre, la distinction proposée ne pouvait pas trouver place dans le domaine des accidents d'automobiles, où certaines décisions prétendaient la faire jouer, en soutenant que dès qu'un accident était occasionné par une automobile conduite, on ne pouvait plus considérer qu'il y avait fait de la chose, mais au contraire fait du conducteur, et que

dès lors ce n'était plus que l'art. 1382 qui pouvait trouver application. L'avocat général Langlois montra qu'en réalité et étant donné le jeu des forces motrices et de la pesanteur, on ne pouvait guère considérer le conducteur comme entièrement maître de l'automobile en marche et que, quoi qu'on en dise, le fait de la chose subsistait toujours dans cette hypothèse sous le fait de l'homme.

La Chambre civile rendit un arrêt conforme à ses conclusions [28], et trancha cette fois-ci le débat avec une netteté qui devait supprimer tous les doutes, sinon toutes les résistances. La Cour de Lyon, en effet, à laquelle la Chambre civile avait renvoyé l'affaire après cassation, refusa de s'incliner devant cette jurisprudence et se déclara dans un arrêt du 7 juillet 1927 [29], longuement et savamment motivé, contre l'application de l'art. 1384, § 1er aux automobiles en marche. Ce fut cette résistance de la Cour de Lyon qui nécessita l'intervention des Chambres Réunies.

17. *Entrée en scène de la notion de danger.* — Mais, dans son arrêt du 21 février 1927 la Chambre civile ne se contente pas d'affirmer que « la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas, suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme » ; elle ajoute une formule par laquelle elle rappelle la notion de garde et essaye de lui donner une précision nouvelle, en disant « qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une « garde » *en raison des dangers qu elle peut faire courir à autrui* ».

28. Civ. 21 février 1927, D.P., 1927-1-97, note Ripert, S. 1927-1-137, note Esmein.
29. S. 1927-2-106, D.H. 1927-423.

Cette idée de danger nécessitant la garde va se trouver, durant les années qui suivent, à la base de presque toutes les décisions de jurisprudence rendues dans ce domaine, et suscitera dans la doctrine une controverse à laquelle l'arrêt des Chambres Réunies du 13 février 1930 enlèvera une partie de sa portée, mais qui conservera néanmoins de l'intérêt, notamment pour la solution du difficile problème des collisions de véhicules. Elle mérite donc que nous nous y arrêtions un peu plus longuement.

CHAPITRE II

LE CRITERIUM DE CHOSE DANGEREUSE

18. *Nécessité d'une limitation du champ d'application de l'art.* 1384, § 1er. — Lorsque l'on s'arrête quelque peu à la nouvelle formule employée par la Chambre civile dans son arrêt du 21 février 1927, et qu'on la compare avec celles employées précédemment par la même chambre, on est amené à se demander quelle a bien pu être la raison profonde pour laquelle la Cour suprême qui n'a guère l'habitude d'allonger ses arrêts par des motifs surabondants ou une inutile phraséologie, a tenu à faire figurer dans son nouvel arrêt l'idée de danger que la Cour de cassation n'avait guère encore utilisée jusque-là dans son interprétation de l'art. 1384, 1er.

En examinant le contexte immédiat dans lequel la Cour suprême a inséré cette nouvelle idée, on éprouve assez rapidement l'impression que l'arrêt a entendu par là mettre davantage en relief l'idée de garde en en précisant le sens et la portée. Mais pour se rendre compte de tout ce que la notion de garde ainsi précisée pouvait comporter, il importe de se rappeler qu'avant de construire, l'arrêt de 1927 s'est livré a un travail de destruction sur les conséquences duquel il importe d'être fixé.

L'arrêt Jeand'heur avait repoussé très nettement, avons-nous dit au chapitre précédent, la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, et avait ainsi rejeté la thèse selon laquelle l'application de l'art. 1384, § 1er devait être limitée aux espèces où le dommage avait été causé par des choses non actionnées par la main de l'homme.

Mais on s'était pratiquement rendu compte, — et maints arrêtistes ne s'étaient pas fait faute d'attirer l'attention du monde juridique sur ce point — qu'il était bien rare qu'un dommage ne puisse pas être considéré comme étant causé, dans une mesure variable, par le fait d'une chose. Dans ces conditions, à peu près tous les dommages seraient tombés sous le coup de l'art. 1384, § 1er, et les cas dans lesquels la preuve de la faute serait exigée allaient se réduire à très peu de chose.

Le problème consistait donc à substituer à l'ancienne limite une nouvelle, à poser un critérium qui permette de distinguer parmi les espèces celles où les règles de la responsabilité du fait des choses devaient pouvoir s'appliquer. Comme c'est cette dernière doctrine qui, dispensant la victime de la charge de la preuve, lui assure une protection plus sûre et plus efficace, et comme d'autre part on sentait le besoin de préciser quelque peu la notion de l'obligation de garde, notion qui apparaissait de plus en plus au premier plan, on en vint à rattacher cette dernière au degré de danger que présentaient les choses à garder.

Cette notion de chose dangereuse que certains auteurs et quelques arrêts du Conseil d'État ou du Conseil de préfecture de la Seine avaient déjà, avant l'arrêt de 1927,

mise en relief [1], donna bientôt lieu, dans la doctrine, à une controverse très vive au sujet de son contenu théorique et de son opportunité pratique.

C'est dans cette controverse qui n'a pas toujours conservé toute la clarté voulue, que nous allons nous efforcer de mettre quelque lumière au cours de la section qui suit.

Section Première
Les controverses doctrinales

§ 1er. — *Les critères objectifs*

19. *Origine de la notion de la chose dangereuse.* — On peut considérer comme point de départ de la controverse la note que M. Ripert consacra au Dalloz à l'arrêt Bessières [2]. Le savant auteur, constatant que l'arrêt avait, tout au moins virtuellement, abandonné la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose, considère avec inquiétude l'extension que sera logiquement amenée à prendre dans ces conditions la responsabilité du fait des choses. « L'art. 1384, § 1er du Code civil, dit M. Ripert [3], doit-il s'appliquer au dommage causé par toute chose inanimée dirigée ou maniée par l'homme ? Si on l'applique à l'automobile, ne faut-il pas l'appliquer de même au triporteur, à la bicyclette, à l'outil manié par l'ouvrier, à la canne que le passant tient en main ? »

1. Cons. Et. 28 mars 1919, S. 1918-19-3-25, note Hauriou, D.P., 1920-3-6 ; 12 mars 1920, *Rec. ass.*, 1920-351 ; 26 mars 1920, *Rec. ass.*, 1920, 352 ; 22 décembre 1924, D.P., 1925-3-9, note Appleton, S. 1926-3-1, note Hauriou ; 9 novembre 1925, D.H., 1926-10 ; Cons. de préf. de la Seine, 1er février 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-1-489.
2. D.P., 1925-1-5.
3. *Loc. cit.*

Si l'on veut éviter ces conséquences qui peuvent paraître choquantes, il faudra faire une distinction entre les choses et entre les circonstances, distinction dont nous avons déjà montré la nécessité précédemment. Et M. Ripert, reprenant une idée qu'il avait déjà émise dans une note antérieure [4] et qui avait été accueillie favorablement par le Conseil d'État [5] que ne liaient pas les textes du Code civil, proposa de « fonder la distinction sur le caractère dangereux de la chose qui est sous la garde de l'homme ». Cette note ne contient d'ailleurs pas d'autres indications sur la façon de faire cette distinction, sinon l'aveu de l'auteur lui-même qu'elle « peut être, dans certains cas, difficile à faire ».

Ce n'est que lorsque l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 [6] adopta ouvertement le critérium proposé par M. Ripert, que ce dernier entreprit, dans la note même dont il fit suivre cet arrêt au Dalloz [7], de préciser la distinction, dont lui-même avait été le promoteur.

20. *Théorie de M. Ripert.* — La première question qu'on pouvait se poser était de savoir si le caractère dangereux d'une chose devait être déterminé souverainement par les juges du fond, ou si au contraire la Cour suprême devait exercer sur ce point un contrôle régulateur. Tout en reconnaissant qu'en adoptant la première de ces deux solutions, on simplifierait singulièrement le problème juridique, M. Ripert se refuse à ne voir dans ce problème qu'une question de fait et d'espèce. A son avis, « il ne s'agit pas de savoir s'il est constaté

4. D.P., 1922-1-25.
5. Cf. note 1, p. 21.
6. D.P., 1927-1-97, note Ripert, S. 1927-1-137, note P. Esmein.
7. D.P., 1927-1-97.

qu'au moment de l'accident la chose présentait un danger pour les tiers, car si une telle preuve était faite, la faute serait établie et le recours à l'art. 1384 inutile ». Pour pouvoir conserver à ce texte toute sa raison d'être, il faut pouvoir admettre qu'une chose puisse être considérée comme dangereuse en elle-même, et indépendamment des circonstances dans lesquelles elle a causé l'accident.

Aussi M. Ripert entreprend-il de proposer lui-même à la Cour suprême trois idées qui permettraient à cette dernière de reconnaître le caractère dangereux d'une chose : ce caractère peut, en effet, être le résultat de l'un des trois faits suivants :

1. Le fait que la chose est « mue par une force dont l'homme n'a pas la direction absolue ». Cette catégorie comprend toutes les machines, roulantes ou fixes, mises en mouvement par un moteur quelconque ; elle comprend en outre les choses contenant une substance explosive, corrosive ou inflammable.

2. Le fait que la chose, bien que mise en mouvement par la force humaine, développe l'effort de cette dernière. Les exemples cités par Ripert pour cette catégorie et tirés de la jurisprudence sont le treuil, le tricycle et la bicyclette.

3. Enfin le fait que la chose se trouve dans une position telle que l'action de la pesanteur peut la rendre dangereuse : tel un véhicule sans moteur lancé sur une pente, un objet quelconque (pierre, lustre, enseigne) se détachant d'un édifice, etc...

Et tout en citant les décisions célèbres qui avaient appliqué l'art. 1384, § 1er à une tringle fixée dans un

mur [8], à un syphon d'eau de Seltz [9], à des feuilles d'arbres poussées par le vent [10], M. Ripert soutient que c'est à tort que la jurisprudence a appliqué l'art. 1384, § 1er à de pareilles choses, « qui sont par elles-mêmes inertes et inoffensives et ne peuvent par conséquent causer un accident que si une personne quelconque s'en sert comme instrument ».

21. *Critique de cette théorie ; opinions de MM. P. Esmein et Savatier.* — Ce sont, pensons-nous, ces décisions et l'appréciation que donne l'éminent auteur à leur sujet qui nous permettent de juger la portée de cette distinction si claire en apparence. Il y a, en effet, deux au moins parmi ces décisions qui pourraient se ranger dans l'une des trois catégories. Du moment que c'est par son explosion que le syphon d'eau de Seltz a blessé un consommateur, ne faut-il pas admettre que ce syphon ait contenu une substance explosive et ne tombons-nous pas dès lors dans la première des trois catégories ? Et lorsque l'on estime que l'action de la pesanteur donne à une chose le caractère dangereux, pourquoi ne pas conférer cette vertu particulière à d'autres forces de la nature, et notamment au vent ?

M. P. Esmein n'a pas manqué d'apercevoir les inconvénients pratiques auxquels devait fatalement aboutir un système trop rigide. Mais ses considérations [11] sont destructives bien plus que constructives. Et si cet éminent auteur semble soutenir que bien plutôt que de dresser

8. Req., 22 janvier 1908, D.P., 1908-1-217, note Josserand.
9. Paris, 4 decembre 1912, 1913-2-164, D.P., 1913-2-80, et Req. 19 janvier 1914, D.P., 1914-1-303, S. 1914-1-128.
10. Limoges, 20 juin 1921, D.P., 1922-2-49.
11. Note S. 1928 -1-89

une liste des choses dangereuses, la jurisprudence devait s'efforcer de dégager les circonstances dans lesquelles les choses deviennent dangereuses, il est permis de penser que les catégories de M. Ripert, d'après lesquelles une même chose peut être dangereuse selon qu'elle est ou non sous l'action d'un moteur mécanique ou de la pesanteur, représentent assez exactement la quintessence du critère objectif.

Le grand mérite d'un semblable critère est précisément de maintenir les barrières qui doivent subsister entre les domaines respectifs des art. 1382 et 1384, § 1er, sous peine de voir s'écrouler avec elles la théorie toute entière de la responsabilité du fait des choses. Mais la médaille a son revers, et pour avoir voulu être trop objective, cette thèse arrive en réalité à englober sous la désignation de choses dangereuses toutes les choses dommageables. C'est ce que fait fort bien ressortir M. Savatier [12], en montrant que par le fait qu'elles causent un dommage ou plutôt par l'effet de la circonstance qui leur fait causer le dommage, les choses normalement inoffensives rentrent dans l'une des trois catégories de M. Ripert. Et M. Savatier ajoute à cette première critique une deuxième plus discutable : selon lui la conception de M. Esmein risque d'être en contradiction avec la formule admise par la Cour de cassation d'une manière constante depuis 1919, formule selon laquelle la preuve de l'absence de faute ne permettrait pas au gardien de s'exonérer de la responsabilité du fait de sa chose. « Du moment qu'une même chose, dit M. Savatier, doit, selon les circonstances, être ou non considérée comme dangereuse, il semble

12. Note D.P., 1927-2-169.

impossible de ne pas permettre à son gardien de s'exonérer par la seule preuve qu'il avait pris les précautions nécessaires pour la rendre inoffensive »[13].

C'est là une considération qui peut paraître séduisante ; ce qui en diminue cependant singulièrement la vigueur, c'est qu'elle peut se retourner, ainsi que nous allons le constater, contre le système-même auquel M. Savatier semble donner sa préférence et qui se place sur le terrain subjectif.

§ 2. — *Les critères subjectifs*

22. *Théorie de M. Savatier.* — En réalité, ce n'est guère avec enthousiasme ni éclat que M. Savatier affirme sa préférence en faveur du critère subjectif. L'éminent auteur considère l'introduction de la notion de chose dangereuse comme un fait jurisprudentiel dont les arrêtistes doivent au moins temporairement prendre leur parti, en s'efforçant de trouver la meilleure délimination possible à cette notion. Ayant rejeté les deux critères objectifs, celui de M. Ripert parce qu'il lui semble artificiel et arbitraire, et celui de M. Esmein parce qu'il aboutit dans la réalité des choses à assimiler la « chose dangereuse » purement et simplement à la chose dommageable, M. Savatier vient à considérer le critère subjectif comme le moindre mal, tout en reconnaissant que cette solution « ramène invinciblement l'art. 1384 dans le sillage et la dépendance de l'art. 1382, et qu'elle oblige à permettre au gardien de s'exonérer de toute responsabilité par la preuve qu'il avait mis la chose hors d'état

13. *Loc. cit.*

d'être normalement dangereuse »[14], c'est-à-dire par la preuve de l'absence de faute.

Envisageant l'opinion que le gardien devait avoir, selon les circonstances, sur le caractère dangereux ou inoffensif de sa chose, M. Savatier considère en somme le critère subjectif dans sa forme la plus simple, la plus élémentaire, la plus directe, et c'est précisément pour cette raison que ce critère devait inévitablement ramener la notion de chose dangereuse dans le domaine de la doctrine classique.

23. *Théorie de M. Voirin.* — C'est cette considération qui amène M. Pierre Voirin[15] à chercher une autre base de distinction. Reprenant le système de M. Ripert, M. Voirin lui adresse un double reproche : celui d'abord que lui avait déjà adressé M. Savatier, d'identifier en fait la « chose dangereuse » avec la chose dommageable ; celui ensuite, plus grave peut-être encore, de ramener sous un déguisement l'ancienne distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, distinction que l'arrêt du 21 février 1927 avait précisément remplacée par la notion de chose dangereuse : d'après notre auteur, faire intervenir cette notion dans le débat et n'admettre la responsabilité du gardien que lorsqu'il s'agit d'une « chose dangereuse », aboutit en somme à « perpétuer la vieille distinction camouflée sous des mots nouveaux »[16].

M. Voirin ne se fait d'ailleurs nulle illusion sur la légalité du nouveau critérium : il le considère comme un fait jurisprudentiel dont il y a lieu d'étudier la mise en œuvre.

14. Esmein, note S. 1928-1-89.
15. P. Voirin, *La notion de chose dangereuse*, D.H., 1929, Chronique, p. 1.
16. P. Voirin, *loc. cit.*

Aussi M. Voirin se place-t-il sur un terrain plutôt empirique. C'est en partant de ce point de vue qu'il envisage une détermination objective des choses dangereuses, d'après laquelle seraient considérées comme telles les choses qui, selon la formule employée par M. P. Esmein [17] « causent ou sont manifestement susceptibles de causer des accidents fréquents ». Ce sont les statistiques qui serviraient ici de points de repères. « A l'aide de statistiques, dit M. Voirin, on relèvera le nombre et la gravité des accidents causés aux tiers par une série de choses répondant à une même utilité et susceptibles d'être substituées les unes aux autres (séries des modes d'éclairage, des moyen de locomotion, des procédés de fabrication, etc...). L'expérience du passé cristallisée dans les statistiques permet d' « actualiser » l'avenir » [18].

Mais en réalité — et c'est là le vice fondamental de ce système par ailleurs séduisant — les statistiques permettent fort bien de déterminer, par la comparaison des chiffres qui indiquent le nombre et la gravité des accidents, si telle chose est plus dangereuse que telle autre. Mais — pour reprendre encore les termes de M. Voirin —, « ce critère ne permettra jamais de distinguer la chose dangereuse de la chose inoffensive. Une chose n'est dangereuse que par rapport à une autre qui l'est moins ; et celle-ci sera elle-même dangereuse en fonction d'une troisième plus inoffensive : où tracer la frontière entre la chose réputée dangereuse et celle qui ne l'est pas ? Le critère objectif ne donne pas la moindre indication, puisqu'au point de vue du danger qu'elles représentent,

17. P. Esmein, note S. 1928-1-89.
18. P. Voirin, *loc. cit.*

il n'y a entre toutes les choses que la différence du plus ou du moins »[19].

Cependant, M. Voirin ne rejette pas complètement les indications que lui fournissent ces statistiques : il envisage au contraire de les compléter à l'aide d'autres chiffres, qui introduiraient dans le critérium un élément subjectif. Il y aurait avantage, selon l'auteur, à tenir compte du sentiment qu'exprime la masse à l'égard du caractère dangereux ou non d'une chose. Ce critère aurait l'avantage d'une grande souplesse : l'opinion de la masse suivrait de très près la réalité des choses et évoluerait en même temps qu'elle. Et les repères pratiques qui permettraient de déceler cette opinion générale ne manquent pas. M. Voirin cite l'assurance et rappelle le fait que les automobilistes ont l'habitude de s'assurer contre la responsabilité civile, alors que semblable habitude ne s'est pas encore répandue chez les cyclistes : il faut donc admettre l'existence d'un sentiment collectif qui considère l'automobile comme chose dangereuse, et la bicyclette, contrairement à l'opinion de M. Ripert et de plusieurs tribunaux, comme une chose inoffensive.

Tout en manifestant très nettement sa préférence pour ce système, M. Voirin reconnaît pleinement les difficultés auxquelles se heurte le travail de dégagement de cette opinion collective, et combien c'est là un « travail de Pénélope, toujours à refaire ou du moins à tenir à jour, éternellement provisoire... »[20].

19. P. Voirin, *loc. cit.*
20. P. Voirin, *loc. cit.*

§ 3. — *Les critiques de M. Josserand contre le critérium en lui-même*

24. *Raisons de l'hostilité de M. Josserand contre le critérium.* — Ainsi que nous venons de le voir dans les deux paragraphes qui précèdent, la controverse est assez vive entre ceux même qui ont suggéré, ou du moins acceptent provisoirement la notion de chose dangereuse comme devant servir de délimitation pour l'application de l'art. 1384, § 1er. Mais il y a des auteurs qui, partisans de l'extension du champ d'action de ce texte, combattent avec véhémence la nouvelle limitation que la Chambre civile, nettement inspirée par les notes de jurisprudence de M. Ripert, a cru nécessaire de substituer à l'ancienne distinction du fait de l'homme et du fait de la chose.

Il est compréhensible que ce soit M. Josserand, le pionnier qui a le plus fait pour le développement de la théorie française de la responsabilité du fait des choses, qui ait adressé au nouveau critérium les critiques les plus complètes et les plus vigoureuses. Il voit, en effet, dans la décision de la jurisprudence de n'appliquer l'art. 1384, § 1er qu'aux choses dangereuses, une nouvelle « tentative de refoulement »[21] qui écarte la jurisprudence de la voie vers laquelle elle devrait se mouvoir pour consacrer de plus en plus la théorie du risque.

25. *Exposé des critiques.* — Les critiques de M. Josserand contre la notion de chose dangereuse sont nombreuses : elles sont exposées et reprises à satiété dans

21. Cf. Josserand, *Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées*, D.H., 1930, Chronique, p. 5.

toute une série d'articles et de notes de jurisprudence par leur auteur, qui, avec une ardeur qui n'a point diminué au cours de quelque trente-cinq ans de lutte acharnée, combat un système qui est fait pour entraver le but qu'il s'est tracé : le triomphe, en jurisprudence, de la doctrine du risque créé.

26. 1° *Retour au système de la faute prouvée.* — Le premier reproche et peut-être le plus grave que M. Josserand adresse à la notion de chose dangereuse, est celui que nous avons déjà trouvé sous la plume de M. Savatier : « la distinction, dit-il, que l'on prétend établir entre les choses dangereuses et les choses inoffensives... assure, assez insidieusement, un retour offensif de la part de la théorie traditionnelle de la faute ». On exige de la victime la preuve que la chose qui a produit le dommage était de celles, qui, en raison de leur caractère dangereux, nécessitent une garde, et que le défendeur a donc commis une faute en ne la gardant pas. En réalité c'est selon M. Josserand, enlever à la responsabilité édictée par l'art. 1384, § 1er son caractère de responsabilité de plein droit : « C'est tout le système de la responsabilité du fait des choses inanimées qui s'écroule, et c'est le retour au régime de la loi aquilienne en plein xxe siècle »[22].

27. 2° *Inexistence de la distinction dans l'application de l'art.* 1385. — La Cour de cassation, qui prétend n'appliquer l'art. 1384, § 1er qu'aux choses dangereuses, n'a jamais fait une semblable distinction en ce qui concerne

22. Cf.. Josserand, notes D.P., 1928-1-97 et 1929-2-41 ; *Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées,* D.H., 1930, Chronique, p. 5 ; *La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation,* D.H., 1930, Chronique p. 25.

l'application de l'art. 1385. Il n'a jamais été question, ni en doctrine ni en jurisprudence, d'une distinction entre « les animaux inoffensifs et les bêtes féroces, les animaux domestiques et les animaux sauvages ». L'art. 1385 a toujours été appliqué à tous les animaux sans exception : le fait seul qu'un animal a nui suffit à engendrer à l'égard de son propriétaire ou de celui qui s'est servi de l'animal la responsabilité de plein droit. Par le fait même qu'une chose a nui, il est établi qu'elle était dangereuse, ou, pour parler de langage de M. Josserand, « lorsqu'un risque s'est réalisé, c'est donc qu'il existait », et l'éminent doyen de la Faculté de Droit de Lyon ajoute avec raison que « le gardien d'un chassis de photographie serait mal venu de prétendre que cet objet n'était aucunement dangereux alors que dans sa chute il a défoncé le crâne d'un passant, pas plus que le propriétaire d'un chien ne serait fondé à se dégager envers la victime en alléguant, comme de coutume, que sa bête n'était point méchante ».

Or, on a toujours considéré que les deux régimes de responsabilité institués par l'art. 1384, § 1er et l'art. 1385 se trouvaient sur le même plan et devaient être interprétés selon les mêmes principes : cette unité cependant se trouve rompue, si l'on applique à l'interprétation de l'une de ces dispositions une distinction que personne n'a jamais songé à appliquer à l'autre [23].

28. 3° *Difficultés d'application.* — M. Josserand s'efforce également de montrer combien la notion de chose dangereuse serait d'une application difficile. On ne saurait s'en tenir à une répartition des choses en deux catégories, selon qu'elles sont par elles-mêmes dangereuses ou inoffensives. Suivant les circonstances, une chose nor-

23. Cf. Josserand, notes D.P., 1928-1-97 et 1929-2-41.

malement inoffensive peut devenir dangereuse : M. Ripert lui-même est obligé d'en convenir en étendant l'application de l'art. 1384, § 1er aux choses « qui ne peuvent être dangereuses que par la force de leur pesanteur et à condition qu'elles soient mises dans une situation telle que cette force les entraîne »[24]. Or, ne considérer une chose comme dangereuse que dans certaines circonstances, équivaut en pratique à ne considérer une chose comme dangereuse que lorsqu'elle a causé un dommage ; et M. Josserand conclut triomphalement : « Le risque réalisé dénonce le risque couru ; et c'est bien la véritable doctrine : la jurisprudence la repousse *en bloc*, mais la consacre dans *le détail* ».

29. 4° *Argument de texte.* — La distinction proposée entre les choses dangereuses et les choses inoffensives est contraire au texte de l'art. 1384, § 1er. Ce texte parle de responsabilité du fait des choses, sans introduire de distinction parmi les choses ; soustraire certaines choses à la responsabilité de plein droit édictée par l'art. 1384, § 1er serait donc interpréter ce texte d'une façon tout à fait arbitraire.

Il est vrai que la Cour de cassation a exprimé, dès son arrêt du 21 février 1927, et d'une façon non douteuse, son intention de mettre la distinction entre choses dangereuses et choses inoffensives en rapport étroit avec la notion de garde : « Attendu, dit elle, qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une « garde » en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui ». Or, la doctrine, en s'évertuant à raisonner trop étroitement sur cette formule, en est venue à perdre complète-

24. Ripert, note 1927-1-97.

ment de vue le texte de la loi. Ce texte parle bien des « choses que l'on a sous sa garde », mais il n'y a aucune raison d'admettre que par cette formule la loi a entendu dire qu'il y avait des choses qui devaient être gardées et d'autres qui n'étaient pas soumises à cette nécessité. En réalité, le législateur n'a parlé de « garde » que pour dire que la responsabilité du fait des choses ne pesait pas nécessairement sur le propriétaire de la chose, mais sur le gardien [25].

30. 5° *Contradiction avec la jurisprudence.* — Le dernier reproche — et à vrai dire l'un des plus impressionnants que M. Josserand adresse à la nouvelle jurisprudence, c'est d'être en contradiction formelle avec un certain nombre de décisions rendues par divers tribunaux et cours d'appel, et même par la Chambre des Requêtes.

Par un arrêt du 22 janvier 1908 [26], la Chambre des requêtes fait application de la théorie de la responsabilité du fait des choses au dommage causé par une tringle de fer fixée dans un mur. Cependant, quel que soit le critère que l'on prend en considération, cette tringle aurait dû être considérée comme une chose inoffensive, à moins évidemment que la Chambre des requêtes se soit contentée du seul fait que la tringle avait causé un dommage pour la considérer comme dangereuse. M. Ripert lui-même estime que c'est à tort que la Cour suprême a fait application dans cette hypothèse de l'art. 1384, § 1er, et après avoir énuméré quelques autres décisions dont nous aurons également à parler, il précise sa pensée : « De pareilles choses, ajoute-t-il, n'ont pas, en effet, à être gardées [27] ».

25. Cf. Josserand, note DP., 1929-2-41, et *La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation*, D.H., 1930, Chronique, p. 25.
26. D.P., 1908-1-217, note Josserand.
27. Ripert, note D.P., 1927-1-97.

En cela M. Ripert appliquait en somme logiquement les idées qu'il avait développées dans cette même note : la tringle n'entrait dans aucune des trois catégories de choses dangereuses dont il avait tracé les limites. Là cependant où nous comprenons beaucoup moins M. Ripert, c'est lorsqu'il repousse également l'application, par la Chambre des Requêtes, de la responsabilité du fait des choses à un siphon d'eau de Seltz éclatant sur la table d'un café et blessant un consommateur [28]. Comme pour la tringle en fer, M. Ripert reproche à la Chambre des requêtes d'avoir, dans cet arrêt célèbre, « étendu la présomption de faute au delà des limites qu'elle doit recevoir [29] » et de l'avoir appliquée à une chose qui, n'étant pas dangereuse, n'avait pas besoin d'être gardée. Et pourtant dans la même note, et un peu plus haut, M. Ripert range-t-il parmi la « catégorie de choses qui sont dangereuses parce qu'elles sont mues par une force dont l'homme n'a pas la direction absolue » les « choses contenant une substance explosive ». Or, même sous peine d'encourir le reproche de dire une vérité de Lapalice, on est bien obligé de convenir que si le siphon d'eau de Seltz à fait explosion, c'est sous l'action d'une substance explosive qu'il renfermait. Il est d'ailleurs assez aisé de trouver l'explication de cette contradiction : M. Ripert s'est refusé de ranger le siphon parmi les choses dangereuses comme renfermant une substance explosive, parce que le gaz carbonique contenu dans le siphon n'est pas considéré *normalement* comme substance explosive à l'instar de la poudre, de la dynamite ou d'autres matières de ce genre dont la *destination* est précisément de faire éclater les choses à l'intérieur desquelles on les dépose.

28. Req. 19 janvier 1914, D.P., 1914-1-303, S. 1914-1-128.
29. Ripert, *loc. cit.*

Diverses décisions de cours d'appel ou de tribunaux ont également appliqué l'art. 1384, § 1er à des choses très variées, dont il serait souvent difficile de prétendre d'une manière absolue qu'elles constituent des choses dangereuses : à des feuilles d'arbres poussées par le vent et obstruant la canalisation d'une maison voisine [30], à une balle de tennis [31], à un chassis destiné à recevoir des affiches [32], à un vase [33], à une levée de terrain [34].

En examinant d'ailleurs les catégories de choses que les partisans de la distinction entre choses dangereuses, et choses inoffensives considèrent généralement comme dangereuses, M. Josserand [35] en arrive à cette constatation inattendue : l'art. 1384, § 1er, texte du Code civil rédigé en 1804, ne serait applicable, à peu d'exceptions près, qu'à des choses qui n'existaient pas et dont on ne soupçonnait même pas l'existence au moment de la rédaction du texte.

Nous n'allons pas tarder à constater que la jurisprudence, s'inclinant devant le mot d'ordre de la Cour suprême et les développements de celui qui l'a inspirée, va arriver à un résultat à peu près semblable.

Section II

Les applications du critérium en jurisprudence

31. *Position de la question.* — Après les controverses doctrinales qui, à force d'être poussées, donnent parfois au juriste et surtout au praticien la sensation un peu pénible de perdre pied, il est bon de redescendre sur la terre afin de rentrer en contact plus immédiat avec

30. Limoges, 20 juin 1921, D.P., 1922-2-49.
31. Poitiers, 25 octobre 1926, D.P., 1927-2-105, note Lalou, S. 1927-2-73, note Mazeaud.
32. Marseille, 29 juillet 1903, S. 1904-2-87 et Aix, 1er juin 1904, D.P., 1904-2-257, et la note.
33. Seine, 28 janvier 1899, D.P., 1900-2-289.
34. Valence, 14 mai 1920, sous Civ. 8 janvier 1924, D.P., 1924-1-48.
35. Josserand, note D.P., 1930-2-105.

les réalités : l'examen attentif de ces dernières constituera le meilleur médicament contre le vertige parfois un peu déprimant des spéculations théoriques. Après l'étude des différents critères proposés pour définir les choses dangereuses, et l'examen des objections adressées soit à certains de ces critères, soit à la notion de chose dangereuse en elle-même, il est indispensable d'examiner avec la même attention les solutions données par la jurisprudence, et la manière dont celle-ci a appliqué — pour un temps — les directives que lui avait donnée la Cour suprême dans son arrêt du 21 février 1927.

La question de l'application du critérium de chose dangereuse se pose d'ailleurs en jurisprudence très nettement sous deux aspects, que la controverse doctrinale n'a fait apparaître qu'imparfaitement. Lorsqu'un accident causé par une chose était soumis à une juridiction française durant la période qui nous intéresse — c'est-à-dire entre l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 et l'arrêt des Chambres Réunies du 13 février 1930 — les juges devaient, au moins implicitement, se poser la question de savoir si la chose qui avait causé le dommage devait être considérée ou non comme dangereuse ; il s'agissait donc ici d'apprécier le caractère dangereux de la chose d'une manière absolue.

Mais dans certaines hypothèses — de plus en plus nombreuses d'ailleurs — l'espèce se présentait différemment : le dommage était causé ou censé causé non par une chose, mais pour deux ou plusieurs choses qui s'étaient heurtées. Dans les cas de cette nature, plaideurs et tribunaux étaient amenés, par un raisonnement sur lequel nous aurons encore l'occasion d'insister, à rechercher, non pas tant si l'une des deux choses entrées en collision était vraiment dangereuse et si l'autre ne l'était

pas du tout, mais plutôt si l'une était plus ou moins dangereuse que l'autre : les tribunaux établissaient ainsi ce qu'on a appelé par la suite une « hiérarchie des dangers ». C'est là, ainsi que nous le verrons dans la suite, la partie pratiquement la plus féconde, la seule vraiment utile de la théorie.

32. *Choses à propos desquelles la question s'est posée* : 1° *Automobile.* — Dans l'énumération des choses que la jurisprudence qualifie de dangereuses, il est très naturel que nous commencions par celle à laquelle la Cour suprême a pour la première fois appliqué cette qualification, avec toutes les conséquences qu'elle y attachait : l'automobile. Dans l'espèce soumise à la Chambre civile et qui aboutit à l'arrêt du 21 février 1927, il s'agissait, en effet, d'un accident causé par une voiture automobile appartenant à la Société anonyme des Galeries Belfortaises, voiture qui avait renversé l'enfant mineur de la veuve Jeand'heur. Le Tribunal de Belfort et après lui la Cour de Besançon avait rejeté la demande de cette dernière, en s'appuyant sur la distinction alors admise par la jurisprudence et selon laquelle, l'enfant ayant été renversé par l'automobile en marche, l'accident était dû non pas au fait de la chose, mais au fait de l'homme, et qu'il appartenait en conséquence à la victime de prouver la *faute du conducteur.*

Le débat devant la Cour de cassation devait donc porter essentiellement sur la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose. Et c'est précisément en combattant cette distinction que M. l'avocat général Langlois, dans ses conclusions tant citées [36], a été amené à qualifier l'automobile en marche de chose dangereuse, et à voir là une

36. *Gaz. Pal.*, 1927-1-410-411.

raison essentielle, déterminante pour lui appliquer l'art. 1384, § 1er. Répondant à la thèse suivant laquelle les accidents causés par des automobiles en marche devaient être considérés comme causés par le fait du conducteur, et être régis ainsi exclusivement par l'art. 1382, l'éminent magistrat s'exprime en ces termes : « Il est faux, absolument faux — et il n'est pas nécessaire d'être un technicien pour l'affirmer sans crainte d'une objection sérieuse —, il est faux, absolument faux que l'automobile soit un instrument absolument docile aux mains de son conducteur. Il y a un élément de danger qui a été retenu dans une décision du Conseil d'État du 22 décembre 1924[37], à laquelle il a déjà été fait allusion : c'est la vitesse extrême des automobiles... Il y a des moments où la vitesse de la voiture est telle qu'il est absolument impossible au conducteur de répondre de ce qui va arriver. On ne peut pas me dire : « Vous appliquerez l'art. 1382, puisque l'excès de vitesse est une faute ». Raisonnons : la construction des automobiles, marchant, par exemple à 100 ou 120 kilomètres à l'heure, est autorisée. Je ne connais pas de règlement qui, sur les routes, en campagne, limite la vitesse de ces voitures. L'automobiliste qui aura une de ces voitures marchera le plus vite possible, et, s'il cause un accident, pourra-t-on dire véritablement qu'il a commis une faute ? Il a pu ne pas voir le piéton qu'il a écrasé. Il y a, dans la vitesse même, un danger. L'honorable avocat de la défense nous a rappelé comment on avait qualifié ce danger, en disant, — expressions qui peuvent paraître critiquables, parce qu'elles sont un peu trop figurées — que l'automobile secrétait de la vitesse comme le serpent secrète du venin. Je ne les emploierai pas, mais il est certain que c'est souvent

37. *Gaz. Pal.*, 1925-1-157, D.P., 1925-3-9.

l'automobile qui emporte l'automobiliste, et, sans faire appel à une expérience personnelle quelconque, j'affirme le fait parce qu'il a été constaté : l'automobiliste perd alors le contrôle de sa voiture et de lui-même. Voilà, Messieurs, encore quelque chose qui rend l'automobile dangereuse et est, si j'ose dire, la conséquence de sa nature d'engin de locomotion ultra-rapide ». Et plus loin, prenant position par rapport à la thèse de M. Ripert, M. l'avocat général Langlois ajoute encore : « L'automobile est dangereuse par elle-même ; elle est dangereuse, ne fût-ce qu'à raison de sa vitesse. Et si je ne m'approprie pas, dans sa forme entière, comme on l'avait pensé, la distinction que fait M. le Professeur Ripert pour appliquer l'art. 1384 à certaines choses, et non à d'autres selon qu'elles paraissent dangereuses ou non, je dirai que j'entends l'appliquer, en ce qui me concerne, à l'automobile, parce que, suivant l'opinion du même arrêtiste, elle possède un dynamisme propre, qu'elle peut échapper à la main qui la conduit, et recèle en elle des causes d'accident ».

Nous nous sommes permis de citer un peu longuement les conclusions de M. l'avocat général Langlois, parce que nous estimons qu'elles expliquent, à certains égards bien mieux que tous autres commentaires, les motifs de l'arrêt de la Chambre civile dont la rédaction est, comme celle de la plupart des arrêts de la Cour suprême, très concentrée. Les conclusions de l'éminent magistrat expliquent comment il se fait que ce soit précisément à propos des automobiles que la notion de chose dangereuse ait fait son entrée dans la jurisprudence de la Cour de cassation ; elles nous montrent aussi de quelles considérations la jurisprudence s'est inspirée dans la suite pour ranger telles choses parmi les choses dangereuses, et pour déclarer inoffensives telles autres.

La question de savoir si les automobiles en marche étaient des choses dangereuses, ayant été résolue par la Cour suprême dès la première fois qu'elle se présentait devant elle, ne se posa plus, du moins à notre connaissance. Les arrêts des Chambres réunies n'ont fait que reprendre exactement les termes mêmes de l'arrêt Jeand'heur [38]; et les quelques cours d'appel, qui ont continué à refuser l'application de l'art. 1384, § 1er aux automobiles en marche ne l'ont pas fait parce que l'automobile ne leur apparaissait pas comme une chose dangereuse, mais parce qu'elles ont continué à voir dans l'accident causé par une automobile conduite l'effet du fait de l'homme, indépendant du fait de la chose [39]. Il est d'ailleurs curieux de constater que dans leurs motifs, deux de ces arrêts [40] affirment incidemment que l'automobile est une chose « dangereuse par elle-même ».

Si de tous les véhicules l'automobile est celui qui cause le plus grand nombre d'accidents, il en est d'autres cependant pour lesquels la question du caractère dangereux peut également se poser.

33. 2° *Motocyclettes.* — Si, comme semblent bien l'indiquer les conclusions précitées de M. l'avocat général Langlois, c'est le « dynamisme propre » qui rend dangereux certains véhicules, la question ne saurait guère faire de difficultés pour la motocyclette. Aussi n'y a-t-il jamais eu de controverse sur ce point, et ce n'est guère qu'en reprenant la distinction du fait de l'homme et du fait

38. V. notamment Civ., 26 octobre 1927, S. 1928-1-89, note P. Esmein, D.H., 1927-557 ; 14 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-123 ; 5 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-1-707 ; Cf. aussi Dijon, 20 octobre 1927, *Gaz. Pal.*, 1928-1-308.

39. V. Lyon, 7 juillet 1927, S. 1927-2-398, D.H., 1927-424 ; 14 novembre 1928, *Mon. jud. Lyon*, 14 mai 1929 ; Paris, 8 février 1928, *Sem. jur.* 1928-689 ; Colmar, 16 novembre 1927, *Gaz. Pal.*, 1928-1-308 ; Besançon, 3 décembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-707.

40. Lyon, 14 novembre 1928 et Besançon, 3 décembre 1928, précitées.

de la chose que la jurisprudence a pu, parfois, refuser d'appliquer à la motocyclette l'art. 1384, § 1er. Incidemment d'ailleurs, certaines décisions affirment le caractère dangereux de ce véhicule [41].

34. 3° *Bicyclettes.* — La question est infiniment plus délicate pour la bicyclette, et si les difficultés d'application pratique du critérium de chose dangereuse, signalées lors de la discussion doctrinale, avaient besoin d'une illustration convaincante, elles la trouveraient sans peine dans les hésitations montrées par la jurisprudence lorsqu'il s'est agi de prendre parti sur le caractère dangereux ou inoffensif de la bicyclette.

Les solutions de la jurisprudence sont d'ailleurs d'autant plus hésitantes, que la question s'est posée le plus souvent dans l'hypothèse difficile de collision entre automobile et bicyclette. Dans les autres hypothèses, notamment dans celle d'une bicyclette renversant un piéton, il est en général assez facile d'établir une faute soit à la charge du cycliste, soit à celle du piéton. La question de l'application de l'art. 1384, § 1er s'est cependant parfois posée, même sous l'empire — si l'on peut ainsi dire — de la notion de chose dangereuse.

Les décisions qui rangent plus ou moins explicitement les bicyclettes parmi les choses dangereuses, tirent en général leurs arguments, en des termes d'ailleurs très variables, du fait que la bicyclette, tout en n'ayant pas de dynamisme propre, est susceptible d'échapper pourtant dans une très large mesure à la maîtrise de l'homme [42]. Deux décisions, sans se prononcer directe-

41. V. notamment Lyon, 17 juin 1930, *Mon. jud. Lyon*, 12 juin 1931, et Grenoble, 12 novembre 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-793.

42. V. notamment Saint-Nazaire, 18 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-180 ; Dijon, 16 octobre 1928, D.P., 1929-2-41, note Josserand, S. 1929-2-27 ; Montpellier, 4 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-782 (en sous-note) ; Bordeaux, 4 novembre 1929, *Gaz. Trib.*, 10 avril 1930.

ment sur la question qui nous occupe [43], font application aux bicyclettes de l'art. 1384, § 1er et rangent ainsi ces véhicules, au moins implicitement, parmi les choses dangereuses.

D'autres décisions au contraire opposent la bicyclette à l'automobile et font ressortir le fait que, tandis que l'automobile est mue par une force propre et distincte de celle de l'homme, la bicyclette ne se déplace que dans la mesure où les muscles de l'homme effectuent sa propulsion : elle ne possède pas, selon l'expression consacrée, de « dynamisme propre » [44]. Il faut supposer d'ailleurs que dans la plupart des hypothèses soumises aux tribunaux qui ont rendu des décisions dans ce sens, il ne devait guère s'agir de bicyclettes descendant une pente, car dans ce cas il faut bien admettre que la pesanteur donne à la bicyclette un certain « dynamisme propre ».

35. 4° *Autres véhicules.* — La question du caractère dangereux s'est encore posée à propos d'autres véhicules. C'est ainsi que la Cour de Paris, dans un arrêt du 10 novembre 1928 [45] a appliqué la présomption de l'art. 1384, § 1er à un tramway, affirmant ainsi implicitement le caractère dangereux de ce véhicule, qui est doué évidemment d'un dynamisme propre ; la Cour de Colmar, par contre, considérant le dynamisme propre comme la

43. Angers, 21 mai 1928, et Montpellier, 28 février 1929, D.P., 1929-2-41, note Josserand.

44. V. notamment Valence, 3 mai 1927, D.P., 1927-2-169 ; Melun, 7 juillet 1927, *Gaz. Pal.*, 1929-1-178 ; Chambéry, 20 juin 1927, D.P., 1927-2-169 ; Bordeaux, 14 octobre 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-2-709 ; Douai, 29 novembre 1927, *Rec. Douai* 1928-124 ; Le Havre, 17 février 1928, *Rec. Rouen et Caen*, 1928-1-90 ; Mayenne 24 février 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-482 ; Limoges, 22 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-199 ; Seine, 23 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-126 ; 26 juin 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-481 ; Rouen, 20 juillet 1928, *Rec., Rouen et Caen*, 1928-1-165 ; Montluçon, 22 février 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-1-433 ; Paris, 6 juillet 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-780.

45. *Gaz. Pal.*, 1929-1-49.

source-type de danger, a refusé d'appliquer l'art. 1384 à une voiture hippomobile de déménagement, entraînée sur la pente raide d'une rue, en affirmant qu' « on ne saurait réputer dangereuse une chose inoffensive en soi, qui, dans un cas particulier, serait trouvée soumise à une force extérieure »[46]. Cette décision refuse donc de faire intervenir les circonstances dans la détermination du caractère dangereux d'une chose.

36. 5° *Ascenseurs.* — Les ascenseurs peuvent aussi être considérés à certains égards comme des véhicules possédant un dynamisme propre ; aussi la jurisprudence n'hésite-t-elle guère à les classer parmi les choses dangereuses. Bien que résolvant avant tout la question de savoir si l'art. 1384, § 1er devait s'appliquer aux immeubles, la Chambre des requêtes n'en affirme pas moins — implicitement, il est vrai, mais avec une netteté qui ne laisse subsister aucun doute — le caractère dangereux de l'ascenseur[47], qui est d'ailleurs encore affirmé, explicitement cette fois, par la Cour de Colmar[48].

37. 6° *Armes à feu.* — La Cour de cassation a eu à plusieurs reprises l'occasion, entre 1927 et 1930, d'affirmer le caractère dangereux des armes à feu, soit expressément[49] soit implicitement, en faisant application de l'art. 1384, § 1er à un accident de tir, après avoir rappelé la formule de l'arrêt Jeand'heur[50]. Les Cours d'appel ont en général adopté la même solution[51] ; seule la Cour de

46. Colmar, 10 octobre 1929, *Rev. Als-Lorr.*, 1930-83.
47. Req., 6 mars 1928, D.P., 1928-1-97, note Josserand, S. 1928-1-225, note Hugueney, *Sem. jur.*, 1928-633, note Ripert.
48. Colmar, 19 mars 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-824.
49. Civ., 18 juillet 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-610.
50. Civ., 25 juillet 1927, S. 1928-1-89, note P. Esmein ; 5 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-849 ; 9 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-849.
51. Paris, 16 novembre 1929, D.P., 1930-2-105, note Josserand ; Angers, 12 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930-1-33.

Rennes [52] reprenant la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose, que l'arrêt Jeand'heur avait rejetée en ce qui concerne les automobiles, considère que l'arme à feu est « une chose inerte et inoffensive en soi », qui « n'eut pas provoqué l'accident si elle n'avait été mise en mouvement par l'activité humaine », et refuse en conséquence de lui appliquer l'art. 1384, § 1er.

38. 7° *Arbres.* — A propos des arbres, la jurisprudence nous fournit des solutions très nuancées : Alors que le Tribunal de Nevers [53] applique sans hésitation ni restriction la présomption de l'art. 1384, § 1er à un arbre abattu, la Cour de Lyon [54] présente une conception beaucoup plus subjective du criterium, qui nous ramène bien près de la faute des art. 1382 et 1383 : « Attendu, dit cet arrêt, que si un arbre, tant qu'il est retenu au sol par ses racines, ne constitue pas une chose dangereuse, il le devient au moment où il est abattu, ou lorsque l'on est en train de l'abattre, si la personne chargée de cette opération ne prend pas les précautions élémentaires et nécessaires pour éviter tout accident ». Un autre arrêt de la même Cour [55] exprime sensiblement la même idée en des termes un peu différents. Une dernière décision enfin [56], beaucoup plus catégorique, affirme que les arbres, étant inoffensifs par eux-mêmes, ne sauraient rentrer dans la catégorie des choses dangereuses.

39. 8° *Choses diverses.* — En dehors de ces choses, sur

52. Rennes, 16 mai 1927, *Rec., Nantes*, 1927-182.
53. Nevers, 13 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-377.
54. Lyon, 15 octobre 1930, *Mon. jud. Lyon*, 11 août 1931.
55. Lyon, 11 fevrier 1930, *Mon. jud. Lyon*, 20 février 1931.
56. Seine, 26 juin 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-550.

le caractère dangereux ou inoffensif desquelles la jurisprudence a assez fréquemment été amenée à prendre parti, nous trouvons encore, pour la période qui nous intéresse, un certain nombre de décisions isolées dans lesquelles les juridictions respectives se prononcent sur l'application de l'art. 1484, § 1er à des choses très diverses. Ainsi la jurisprudence range-t-elle parmi les choses dangereuses : la remorque d'une automobile [57], une bouteille d'acétylène qui fait explosion [58], une lame de rasoir mécanique qui, laissée sous une savonnette dans un lavabo, a blessé une personne qui avait saisi la savonnette pour se laver les mains [59], un radiateur à gaz dont le robinet se trouve à faible distance du sol [60], un pistolet servant à l'abatage des animaux de boucherie [61]. D'autres décisions par contre ont dénié le caractère dangereux à un chapeau dans lequel était fixée une épingle et qu'un enfant a jeté au visage d'une personne [62], à une corde [63], à une palissade [64], à un vasistas blessant une personne par sa chute [65]. Il est à remarquer d'ailleurs que cette dernière décision s'appuie, pour repousser l'application de l'art. 1384, § 1er, sur le fait qu'un vasistas ne renferme pas en lui-même un principe d'action, un dynamisme propre.

40. *Enseignements à tirer de cette jurisprudence.* — Quelles conclusions allons-nous tirer de ce rapide examen de la jurisprudence consécutive à l'arrêt de la Chambre

57. Chambéry, 20 juin 1927, D.P., 1927-2-169, note Savatier.
58. Seine, 14 novembre 1927, *Gaz. Pal.*, 1928-1-132.
59. Seine, 19 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930-1-431.
60. Seine, 2 janvier 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-431.
61. Colmar, 10 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-941.
62. Limoges, 15 mai 1928, *Gaz. Trib.*, 1er juin 1928.
63. Rennes, 17 juillet 1929, *Rec. Rennes*, 1929-508.
64. Paris, 17 juin 1931, *Gaz. Trib.*, 12 novembre 1931.
65. Trib. comm. Calais, 4 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-431.

civile du 21 février 1927, et de la façon dont cette jurisprudence a interprété les directives données par cet arrêt ? Ces conclusions seront, pensons-nous, au nombre de deux, la deuxième étant d'ailleurs la conséquence de la première.

41. *Idée du « dynamisme propre » ; ses rapports avec le « fait de la chose » de l'ancienne distinction.* — Si l'on voulait trouver une idée générale à laquelle il serait possible de rattacher toutes les solutions que nous venons de citer, idée générale dont la jurisprudence se serait servi pour établir la ligne de partage entre les choses dangereuses et les choses inoffensives, on aurait à vrai dire quelque peine à la trouver. La seule indication que nous puissions trouver — et qui revient, il est vrai, assez fréquemment — est la tendance très nette de la jurisprudence à considérer comme dangereuses les choses qui sont douées d'un dynamisme propre, qui sont mues par une force dont l'homme n'a pas la maîtrise absolue. Si l'on y regarde d'ailleurs d'un peu plus près, on constate une fois de plus que la jurisprudence, pas plus que la nature, ne procède par sauts. Le problème qui se posait en matière de responsabilité du fait des choses durant la décade précédant l'arrêt des Chambres réunies, était en somme de trouver un critérium qui limitât suffisamment le domaine d'application de l'art. 1384, § 1er, pour que ce dernier ne risque pas d'absorber l'art. 1382. Or, si l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 a abandonné la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose pour mettre en avant le critérium de chose dangereuse, on est obligé de constater — précisément en examinant de plus près la jurisprudence consécutive à l'arrêt Jeand'heur —, qu'il existe entre les deux critères un

véritable lien de filiation. Les décisions de la période qui nous intéresse parlent fréquemment de choses qui sont dangereuses ou inoffensive en *elles-mêmes*, c'est-à-dire sans l'intervention de l'homme. Or, cela ne revient-il pas à considérer comme dangereuses les choses qui sont par elles-mêmes et sans l'intervention de l'homme, c'est-à-dire par le *fait de la chose* proprement dit, susceptibles de nuire, et à considérer au contraire comme inoffensives celles qui ont besoin d'une impulsion ou d'une intervention quelconque de l'homme, c'est-à-dire d'un *fait de l'homme*, pour causer un dommage ? Et si l'on est arrivé avec le nouveau critérium à des résultats pratiques sensiblement différents de ceux auxquels avait conduit l'ancien — notamment en matière d'accidents d'automobiles — cela provient de ce que l'on s'est rendu compte que le pouvoir de l'homme sur les choses dont il se servait était moins grand qu'on ne le croyait. Et c'est ainsi que nous arrivons insensiblement à la formule proposée par M. André Besson à un moment où la Cour de cassation n'avait pas encore introduit dans la jurisprudence le critérium de la chose dangereuse : l'idée de l'*imperfection de l'action de l'homme sur la chose*, en raison des imperfections de la chose même [66]. Ce critérium, qui est comme la quintessence des deux autres, a sur eux la supériorité d'une finesse et d'une justesse théorique beaucoup plus grande ; mais il ne semble pas qu'il aurait été pratiquement plus facile à appliquer. Les Chambres réunies d'ailleurs, qui allaient bientôt se prononcer, n'adoptèrent pas ce critérium, malgré le retentissement dont jouit l'ouvrage de M. Besson ; elles choisirent, ainsi que nous pourrons le constater au chapitre suivant, une

66. V. André Besson, *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*, Paris, 1927, pp. 60 et suiv.

solution à la fois plus enigmatique, et, il faut bien l'avouer, plus radicale, car les commentateurs ont été amenés à se poser la question de savoir si la formule des Chambres réunies laissait encore une place quelconque pour une limite d'application de l'art. 1384, § 1er.

42. *Difficultés d'un critérium absolu ; utilité d'un critérium relatif.* — De ce rapide examen des solutions jurisprudentielles il se dégage donc nettement la constatation que le critérium de chose dangereuse a, dans ces différentes formes théoriques, soulevé des objections multiples, et que son application est dans de nombreux cas pleine de difficultés. Il nous suffira de rappeler à titre d'exemple combien la jurisprudence est divisée en ce qui concerne le caractère dangereux ou non des bicyclettes. C'est d'ailleurs précisément cette jurisprudence sur les accidents de bicyclettes qui nous apportera un deuxième enseignement, non moins profitable que l'autre, et plus positif. Ces décisions nous montrent en effet qu'il est souvent bien difficile de dire d'une chose d'une manière absolue qu'elle est dangereuse ou qu'elle ne l'est pas, mais qu'il est infiniment plus facile de constater que telle chose est plus ou moins dangereuse que telle autre. C'est ainsi que dans la plupart des décisions que nous avons citées concernant les bicyclettes, les juges ont constaté que la bicyclette était un véhicule moins dangereux que l'automobile. Et c'est là la partie véritablement utile et viable de la notion de danger dans le système de la responsabilité du fait des choses inanimées. Alors que le critérium de chose dangereuse dans sa forme absolue se verra détrôné par l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, la notion de danger dans sa forme rela-

tive survivra à cet arrêt, et jouera même un rôle très utile dans l'une des questions les plus délicates que la jurisprudence aura à résoudre postérieurement à ce « tournant » : la question des collisions de véhicules.

CHAPITRE III

L'ARRET DES CHAMBRES REUNIES ET SES INNOVATIONS

43. *Question directement soumise aux Chambres réunies.* — On pourrait avoir l'impression, après la lecture du chapitre qui précède et en considération des difficultés soulevées par le critérium de chose dangereuse, que ce sont précisément ces difficultés qui ont nécessité l'intervention de la Cour suprême dans sa forme la plus solennelle. Il n'en est rien cependant, et si l'on peut considérer avec quelque raison que les Chambres réunies ont écarté ce critérium, elles ne l'ont fait qu'implicitement et en quelque sorte incidemment. En réalité, la question qui leur a été soumise était celle sur laquelle avait statué trois ans auparavant la Chambre civile : le problème de l'application de l'art. 1384, § 1er aux automobiles conduites. L'affaire Jeand'heur, qui avait déjà fait l'objet de l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 [1] n'arrêta pas là sa course à travers les juridictions. Après cassation par la Chambre civile, elle fut renvoyée devant la Cour de Lyon, qui, par un arrêt très fortement motivé du 7 juillet 1927 [2], refusa de s'incliner devant la décision

1. Civ., 21 février 1927, S. 1927-1-137, note P. Esmein, D.P., 1927-1-97, note Ripert.
2. Lyon, 7 juillet 1927, S. 1927-2-106.

de la Cour suprême, et reprit, avec quelques développements, la thèse antérieure à cette décision : l'art. 1384, § 1er ne serait applicable qu'au cas où l'accident aurait été causé par le fait de la chose, c'est-à-dire par un vice propre de celle-ci ; or, à moins que la victime n'ait réussi à prouver un semblable vice, un accident d'automobile doit être considéré comme causé par le fait du conducteur : l'art. 1382 devrait alors s'appliquer.

Il s'agissait donc en première ligne de savoir si les Chambres réunies allaient revenir en arrière et désavouer la jurisprudence de la Chambre civile. Cette éventualité semblait d'ailleurs d'autant moins devoir se produire que la Chambre des requêtes avait très nettement, par plusieurs arrêts [3], adopté la thèse de la Chambre civile. Effectivement, l'arrêt du 13 février 1930 [4], rendu conformément aux très remarquables conclusions de M. le Procureur général Paul Matter, cassa l'arrêt de la Cour de Lyon.

44. *Réponse à cette question.* — L'arrêt de cassation, très concis d'ailleurs, se borne à reproduire, ou à peu près, la formule de l'arrêt de 1927, qu'il combine afin de répondre à toutes les affirmations de la Cour de Lyon, avec la formule de l'arrêt non moins fameux du 16 novembre 1920 [5] : « Attendu, dit-il, que la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme ; qu'il n'est pas

3. Req., 6 mars 1928, S. 1928-1-225, note Hugueney, D.P. 1928-1-97, note Josserand ; 16 juillet 1928, D.P., 1929-1-33, note Savatier ; 16 avril 1929, *Gaz. Pal.* 1929-2-23 ; 1er mai 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-75 ; 16 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930-1-312.

4. Ch. réun., 13 février 1930, S. 1930-1-121, note P. Esmein, D.P., 1930-1-57, note Ripert.

5. Civ., 16 novembre 1920, S. 1922 1-97, D.P., 1920-1-169, note Savatier.

nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'art. 1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose elle-même ».

Sur la question qui leur était directement posée, le langage des Chambres réunies était donc parfaitement clair : désormais nul doute ne pouvait plus subsister sur l'application de l'art. 1384, § 1er aux automobiles, et les victimes d'accidents causés par des machines quelconques conduites par l'homme ne risquaient plus de se voir refuser le bénéfice de la présomption, sous le prétexte que l'accident était dû à un fait de l'homme, et non à un fait de la chose. Une fois de plus aussi et dans le même ordre d'idées, la vieille formule qui exigeait de la victime la preuve d'un vice inhérent à la chose, était écartée.

45. *Autres solutions contenues sauf controverse dans le texte de l'arrêt.* — Mais un arrêt des Chambres réunies, en une matière où tant de points sont controversés, est une chose trop précieuse aux yeux du juriste pour que celui-ci puisse se contenter des solutions expresses contenues dans l'arrêt : le commentateur examinera les motifs à la loupe, pour y découvrir tout ce qui y est, et aussi ce qui n'y est pas, afin d'en tirer des enseignements sur la pensée et les intentions de la Cour suprême. Or, à cet égard, l'arrêt du 13 février 1930 a soulevé des controverses sur trois points qui, vu leur importance en ce qui concerne le fondement et le domaine d'application de la doctrine de la responsabilité du fait des choses, méritent un examen quelque peu approfondi.

Section première

L'expression « présomption de responsabilité »

46. *Critique de cette expression.* — C'est l'expression « présomption de *responsabilité* » employée par l'arrêt au début de son premier attendu, qui semblait d'abord devoir déchaîner la controverse la plus ardente. Comme la Cour de cassation avait, jusqu'à ce moment, toujours parlé de « présomption de *faute* », certains auteurs ont admis sans hésitation que ce changement de langage devait être volontaire, surtout en une occasion aussi solennelle. Et s'il en était ainsi, ce langage devait donner de précieuses indications pour la solution de cette question qui se posait depuis qu'on avait songé à donner à l'al. 1er de l'art. 1384 une signification propre : la question du *fondement* de la responsabilité du fait des choses inanimées.

Ce n'est cependant pas dans le présent chapitre que nous discuterons cette redoutable question, qui pourra être examinée plus utilement au cours d'un chapitre postérieur. Pour l'instant, nous nous contenterons d'examiner dans quelle mesure la différence dans le langage employé est susceptible de réceler une différence de pensée.

Quand on réfléchit à ce problème, il est une question que l'on est amené à se poser bien involontairement : que veut dire, au fond, « présomption de responsabilité ? » Cela a-t-il un sens de dire d'une personne dont la chose a causé un dommage, qu'elle est présumée responsable ? Nous ne le pensons pas. Une personne peut être présumée avoir commis une faute : au point de vue de la technique juridique, cette présomption doit être consi-

dérée comme éminemment utile lorsqu'il s'agit d'une faute dont l'existence est difficile à démontrer : dans les cas où la loi présume une faute de la part d'un gardien elle déclare que ce gardien est responsable.

Dès lors, lorsque nous trouvons une formule parlant de présomption de responsabilité, il est assez compréhensible que nous nous demandions ce que cela veut dire. Etre responsable veut dire en somme être le sujet d'une obligation de réparer. Or, cela ne signifierait rien de dire que la loi présume chez le gardien cette obligation de réparer. La loi n'a nul besoin de ce détour ; elle ne présume pas une obligation, elle l'impose. Ce qu'elle présume, c'est la situation de fait qui donne naissance à l'obligation de réparer : selon la doctrine classique, cette « situation de fait » ne saurait être que la faute.

Même d'ailleurs si les Chambres réunies ont entendu rompre avec cette doctrine classique et consacrer plus ou moins ouvertement la doctrine du risque créé, l'expression « présomption de responsabilité » n'en a pas davantage de signification. Si, en effet, on estime qu'un gardien doit être responsable pour avoir créé un risque, il n'y a aucune raison de présumer cette responsabilité plutôt que de l'affirmer.

47. *Opinions des auteurs.* — C'est pour cette raison que nous avons quelque peine à comprendre la satisfaction avec laquelle M. Maurice Picard [6] salue ce changement de langage. « La substitution est heureuse, dit cet éminent auteur, parce qu'elle supprime une contradiction, au moins apparente, qui existait dans la formule de la Chambre civile. Il pouvait paraître choquant de dire

6. Maurice Picard, « La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *Rev. assur. terr.* 1930, p. 259.

que l'art. 1384, § 1er édictait une présomption de faute à l'encontre de l'auteur du dommage et d'ajouter que celui-ci ne pouvait se soustraire à cette présomption en démontrant qu'il n'avait commis aucune faute. Certes, la contradiction n'était qu'apparente, car il ne s'agissait pas à la vérité de la même faute ». Dans leur récent *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, MM. H. et L. Mazeaud expriment une idée très voisine avec une subtilité qui peut paraître excessive. D'après ces auteurs, la Cour de cassation « a voulu éviter l'objection qui était faite à la jurisprudence : l'art. 1382 C. civ. énumère limitativement les présomptions qui ne cèdent pas devant la preuve contraire ; celle de l'art. 1384, § 1er ne figure pas dans l'énumération ; si donc on y voit une présomption de *faute*, il faut permettre la preuve de l'absence de faute, ce que ne veut pas la Cour de cassation ; mais si on y voit une présomption de *responsabilité*, il suffit, pour ne pas violer l'art. 1352, de permettre d'établir qu'on n'est pas responsable ; or, cette preuve est autorisée, le gardien pouvant se libérer en démontrant le cas fortuit ou la faute de la victime »[7]. Mais, au fond, si la formule « présomption de faute » présente quelques inconvénients — sur la réalité desquels on peut d'ailleurs être d'avis différent — est-ce une raison pour la remplacer par une formule, qui, ainsi que nous venons de le constater, n'a à proprement parler aucune signification ?

Telle est d'ailleurs également l'avis de M. Ripert. « La faute, dit ce savant auteur, dans la note même dont il a fait suivre l'arrêt des Chambres réunies[8], peut être présumée, car c'est la qualification légale d'un fait constaté ; la responsabilité, qui consiste dans l'obligation

7. H. et L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, n° 1297, p. 909.
8. D.P., 1930-1-57.

de réparer un dommage, est établie et non présumée par la loi. La première expression valait mieux que la seconde ; on pourrait même dire que la seconde n'est intelligible que comme synonyme de la première ».

Dans la note au Sirey [9], M. P. Esmein exprime, en des termes légèrement différents, la même idée : « Une responsabilité, dit-il [10], ne se présume pas, pas plus qu'aucune règle de droit. Un fait seul peut être présumé... » Et il explique la substitution d'une expression à l'autre par « le désir de tenir compte des solutions par lesquelles la Cour dépasse le domaine de la présomption de faute en maintenant la responsabilité quand la preuve est faite que la cause précise du dommage est un vice de la chose non imputable à faute au gardien » [11].

Comme M. Maurice Picard, M. Josserand accueille favorablement la nouvelle formule, non pas, il est vrai, pour son mérite propre, mais pour la raison qu'elle remplace une autre formule qui n'était pas trop en accord avec les solutions de la jurisprudence. M. Josserand se félicite d'autant plus de cette substitution qu'il croit voir, dans l'arrêt des Chambres réunies, une tendance nettement favorable à la doctrine du risque créé, à l'avènement final duquel l'éminent doyen de la Faculté de droit de Lyon aura contribué plus que quiconque.

48. *Arrêts du* 17 *mars* 1930 : *Fin de la controverse.* — Cette controverse sur la signification qu'il fallait attacher à la substitution, par les Chambres réunies, de l'expression « présomption de responsabilité » à celle de « présomption de faute », employée jusque là constam-

9. S., 1930-1-121.
10. *Loc. cit.*, V, 1°.
11. *Loc. cit.*

ment, à une seule exception près [12], par les deux chambres civiles de la Cour, avait à peine dépassé le niveau d'une querelle de mots, lorsque les recueils de jurisprudence publièrent deux arrêts dont la confrontation devait montrer la vanité du débat.

Le 17 mars 1930, la Chambre civile eut à se prononcer sur deux hypothèses semblables d'accidents causés par des automobiles conduites : dans l'une de ces deux espèces [13] la Chambre civile employait l'expression de « présomption de responsabilité, » tandis que dans l'autre [14] elle revenait à l'ancienne formule de la présomption de faute. Ces deux arrêts ont été rendus sur le rapport du même magistrat, M. le conseiller Hugot ; ils ne contiennent par ailleurs rien qui puisse justifier le moins du monde une différence de traitement entre les deux espèces.

Force nous est donc d'admettre que la Chambre civile considère ces deux expressions comme absolument équivalentes ; qu'en cela la Chambre civile doive être considérée en même temps comme l'interprète des deux autres Chambres qui avaient collaboré à l'arrêt du 13 février ne nous semble pas d'avantage douteux.

Nous sommes donc obligés d'en conclure que sur ce point, la Cour suprême n'a pas entendu innover. Il nous reste cependant deux autres points sur lesquels la discussion ne nous amènera pas à un résultat aussi décevant, et qui, eux, marquent deux étapes dont l'importance est grande.

12. Req., 16 juillet 1928, D.P., 1929-1-33.
13. Aff. époux Gautier c. Lerquemain, *Gaz. Pal.*, 1930-1-675.
14. Aff. demoiselle Closier c. Mayol, *Gaz. Pal.*, 1930-1-841.

SECTION II

L'APPLICATION DE L'ARTICLE 1384, § 1er

AUX CHOSES IMMOBILIÈRES

49. *Arrêt de la Chambre des requêtes du* 6 *mars* 1928 ; *résistance de la Chambre civile* ; *arrêt des Chambres réunies* .— Dès l'époque où la jurisprudence avait commencé à appliquer pratiquement la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées, la seule existence de l'art. 1386 avait paru devoir imposer une limite à l'application de l'art. 1384, § 1er : ce dernier texte ne devait s'appliquer aux immeubles, ceux-ci constituant le domaine propre de l'art. 1386. Et c'est cette solution qu'adopta la Cour de cassation, les rares fois qu'elle eut à se prononcer sur la question [15].

Cependant, au fur et à mesure que la théorie de la responsabilité du fait des choses gagnait du terrain dans la pratique, des doutes s'élevèrent dans la doctrine sur la légitimité de l'exclusion des immeubles. La quasi-unanimité qui ne tarda pas à se faire sur ce point parmi les auteurs ne resta pas sans influence sur la jurisprudence de la Cour suprême : le 6 mars 1928, la Chambre des requêtes rendit un arrêt [16], qui doit être considéré comme un arrêt de principe, moins par la solution pratique qu'il donne, que par les considérations toutes nouvelles sur lesquelles il base cette solution.

L'espèce soumise à la Chambre des requêtes était

15. Req., 18 mai 1909, S. 1911-1-493, D.P., 1909-1-461 ; Civ. 26 juin 1924, D.P., 1924-1-159 ; Req., 10 février 1925, D.P. 1925-1-97, note Josserand.

16. Req., 6 mars 1928, S. 1928-1-225, note Hugueney, D.P., 1928-1-97, note Josserand, *Sem. jur.*, 1928-633, note Ripert.

un accident causé par un ascenseur. La question n'était pas nouvelle : toute une série de juridictions inférieures avaient eu à décider de l'application de l'art. 1384, §1er à des accidents de cette nature, et s'étaient prononcées pour l'affirmative [17]. Aucune de ces décisions cependant ne semble avoir voulu résoudre la question de principe : les tribunaux et cours d'appel qui rendirent ces solutions ne se posèrent même pas la question de l'application de l'art. 1384, § 1er aux immeubles ; M. André Besson [18] explique cette attitude équivoque par « une certaine individualité que conservent les immeubles par destination et par incorporation », individualité qui explique que leur caractère immobilier ait pu en quelque sorte passer inaperçu.

Le mérite de la Chambre des requêtes est précisément d'avoir, dans son arrêt du 6 mars 1928, mis fin à cette équivoque. « Attendu, dit cet arrêt, que la disposition du §1er de l'art. 1384 concernant la responsabilité du dommage causé par les choses que l'on a sous sa garde est d'une généralité absolue ; qu'elle vise le dommage causé par le fait de toute chose dont l'usage et la détention nécessitent une garde à raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui, sans distinction entre les choses mobilières et les choses immobilières ; qu'en conséquence l'art. 1384, § 1er doit recevoir son application en cas d'accident survenu à un tiers en utilisant un ascenseur ».

Cette innovation de la Chambre des requêtes devait cependant rencontrer encore quelque résistance auprès

17. Paris, 25 mars 1901, D.P., 1901-2-396 ; 29 novembre 1911, *Gaz. Pal.*, 1911-2-666 ; Anvers, 14 juin 1910, *Rec. assur.*, 1910-785 ; Seine, 5 juin 1917, D.P., 1918-2-45 ; Paris, 13 décembre 1918, D.P., 1921-2-103 ; 28 janier 1924, S. 1924-2-103, D.P., 1924-2-84.

18. André Besson, *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*, p. 110.

de la Chambre civile : cette dernière qui, dans son arrêt du 21 février 1927, n'avait visé que la « chose *mobilière* nanimée » a continué dans la suite, et même postérieurement à l'arrêt de la Chambre des requêtes, à employer cette formule restrictive [19]. Aussi n'est-il guère étonnant que l'on ait vu une indication significative dans le fait pour les Chambres réunies d'avoir omis le terme « mobilière », tout en reproduisant par ailleurs l'entière formule de la Chambre civile.

Sans doute les Chambres réunies ne se prononcent-elles pas avec la même netteté que ne l'avait fait la Chambre des requêtes le 6 mars 1928 : elles n'avaient en effet aucune raison de se prononcer explicitement sur une question qui ne leur était pas soumise. Mais la solution implicite qu'elle donne à la question n'en est pas moins nette ; elle ne pouvait d'autant moins faire de doute que la solution contraire se heurtait à une série importante d'objections.

50. *Arguments en faveur de l'application de l'art.*1384, §1er *aux immeubles.*— Parmi les arguments qui militent pour l'extension aux immeubles de la théorie de la responsabilité du fait des choses, c'est l'argument de texte que l'on retrouve le plus fréquemment en doctrine. C'est lui aussi qui figure comme motif déterminant dans l'arrêt de la Chambre des requêtes du 6 mars 1928. Le § 1er de l'art. 1384, dit-on, décide que l'on est responsable du dommage causé par les choses que l'on a sous sa garde, sans restreindre cette responsabilité aux choses mobilières. Et les conclusions tirées de cette

19. Civ., 14 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-123 ; 11 juin 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-307 ; 5 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-1-707 ; 12 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-1-735 ; v. cependant Civ., 27 février 1929, S. 1929-1-297, note Hugueney, D.P., 1929-1-129, et 24 avril 1929, S. 1930-1-180. D.P., 1930-1-41.

considération de texte sont encore confirmées par le nouvel alinéa que la loi du 7 novembre 1922 a ajouté à l'art. 1384, et qui dispose que celui qui détient tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable. Or ce texte, spécifiant que la dérogation qu'il apporte à l'alinéa 1er de l'art.1384 s'applique aussi bien aux immeubles qu'aux meubles, il faut décider que, l'exception ne pouvant avoir de champ d'application plus étendu que la règle, le § 1er de l'art. 1384 doit s'appliquer aussi bien aux immeubles qu'aux meubles.

A cet argument de texte se rattache d'ailleurs aussi l'argument tiré de la notion de garde. L'art. 1384, § 1er vise toutes les choses que l'on a sous sa garde, et la notion de garde elle-même ne permet pas de faire une distinction entre les choses selon leur caractère mobilier ou immobilier. « Puisque le fondement de la responsabilité du fait des choses, dit M. André Besson [20] s'analyse en une obligation pour le gardien de prendre les mesures nécessaires pour rendre sa chose inoffensive, on ne saurait faire état d'une distinction des biens qui repose sur la faculté de déplacement et qui répond à des intérêts totalement étrangers au problème de la responsabilité. Des immeubles peuvent être sujets à garde, tout aussi bien que des meubles : on conçoit fort bien que l'on soit gardien d'une poudrière, d'une usine, d'un réservoir d'essence, mieux peut-être que d'un siphon d'eau gazeuse sur une table de café ou d'un lustre de salle à manger. »

20. A. Besson, *op. cit.*, p. 113.

51. *Applications antérieures à des immeubles par destination, par incorporation et même par nature.*— Il y a lieu de remarquer que s'il y a eu une divergence entre jurisprudence et doctrine au sujet de l'application de l'art.1384, § 1er aux immeubles, cette divergence a porté bien plus sur le principe que sur les applications. Sans même se poser la question, la jurisprudence sur la responsabilité du fait des choses a englobé toute une série de dommages causés par des choses dont le caractère immobilier n'était guère douteux. Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de remarquer en tout premier lieu que devant l'hypothèse d'un dommage causé par un véhicule, la jurisprudence ne s'était jamais demandée si ce véhicule était affecté ou non à une exploitation agricole, industrielle ou commerciale. Dans l'affirmative pourtant, la voiture aurait nécessairement dû être rangée dans la catégorie des immeubles par destination. Il est vrai que la victime d'un accident d'automobile aurait difficilement compris pour quelle raison on l'obligeait à prouver la faute du conducteur dans le cas où le véhicule écraseur était affecté à une exploitation, alors que cette preuve n'aurait pas été exigée de lui au cas où l'automobile aurait appartenu à un simple particulier. C'est probablement pour cette raison, qui lui était dictée bien plus par l'homme de la rue doué de son élémentaire bon sens que par le juriste, que la jurisprudence n'a jamais songé à introduire une pareille distinction entre les véhicules. Notons d'ailleurs que déjà bien avant que les accidents de la circulation aient fait leur incursion dans le domaine de la responsabilité du fait des choses, la jurisprudence avait appliqué l'art. 1384, § 1er à des accidents causés par des batteuses mécaniques, auxquelles il est cependant impossible de dénier le caractère d'immeubles par destination.

Cette contradiction dans la jurisprudence existait d'ailleurs aussi bien pour les immeubles par incorporation que pour les choses immobilisées par destination. Déjà bien avant son arrêt de principe du 6 mars 1928, la Chambre des requêtes avait appliqué l'art. 1384 § 1er à des accidents produits par une canalisation de gaz [21] ou par une conduite électrique [22]; de nombreuses décisions de cours d'appel et de tribunaux avaient d'ailleurs précédé et suivi ces deux décisions de la Chambre des requêtes [23]. Non moins curieuses sont les nombreuses décisions qui, bien avant que la Chambre des requêtes ait affirmé sa position en termes non équivoques, avaient fait application de l'art. 1384, § 1er à des accidents causés par des ascenseurs [24].

En ce qui concerne les immeubles par nature, les décisions qui antérieurement à l'arrêt de la Chambre des requêtes du 6 mars 1928 leur appliquent l'art. 1384, § 1er, sont plus rares. Certaines cours d'appel, ayant à statuer sur des dommages causés par des arbres, éprouvent le besoin, pour plus de sécurité, d'invoquer

21. Req., 3 juin 1904, S. 1905-1-189, D.P., 1907-1-177; 25 novembre 1924, S. 1926-1-129, D.P. 1925-1-12.

22. Req., 10 novembre 1294, D.H., 1924-665.

23. V. pour les accidents causés par les conduites de gaz : Lyon, 12 décembre 1902, D.P., 1907-1-177; 23 juillet 1908, D.P., 1909-2-215; Marseille, 28 janvier 1924, D.H., 1924-300; Trib. comm. Saint-Étienne, 5 mai 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-2-512; Paris, 16 janvier 1930, *Gaz. Trib.*, 29 mars 1930; Tours, 3 juin 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-390; pour les accidents causés par les conduites électriques : Lyon. 25 avril 1899, D.P., 1904-2-258; Grenoble, 6 novembre 1906, D.P., 1909-2-31; Bordeaux 17 juin 1907, *Le Droit*, 23 novembre 1907; Toulouse, 9 février 1910, S. 1910-2-275; 11 juin 1913, D.P., 1914-2-175; Paris, 15 mars 1919, *Gaz. Trib.*, 19 février 1922; Marseille, 11 mai 1920, *Gaz. Pal.*, 1920-2-436; Tours, 9 ddcembre 1920, *Rec. assur.*, 1921-220; Vire, 22 juin 1922, D.P., 1922-2-12; Montpellier, 24 juin 1924,D.P., 1924-2-145; Seine, 12 juin 1925 D,H. 1925-547; Douai, 30 octobre 1930, *Rec. Douai*, 1930-326; Alençon, 26 août 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-919.

24. Paris, 25 mars 1901, D.P., 1901-2-396; 29 novembre 1911, *Gaz. Pal.* 1911-2-666; Anvers, 14 juin 1910, *Rec. assur.*, 1910-785; Seine, 5 juin 1917 D.P., 1918-2-45; Paris, 13 decembre 1918, D.P., 1921-2-103; 28 janvier 1924, D.P., 1924-2-84, S. 1924-2-103.

à la fois l'art. 1382 et l'art. 1386 [25], ce qui est plus surprenant, étant donné qu'il semble assez difficile de considérer un arbre comme un bâtiment. Quelques autres juridictions cependant ne trouvant sans doute pas dans les espèces qui leur étaient soumises les éléments suffisants pour appliquer l'art. 1382, et se refusant à faire violence à l'art. 1386, se basent avec plus de hardiesse exclusivement sur l'art. 1384, § 1er pour statuer sur la réparation de dommages causés par des arbres [26].

Dans une autre espèce isolée, le tribunal de Valence et après lui la Chambre civile refusent d'appliquer l'art.1386 aux dommages causés par la rupture d'une digue et appliquent l'art. 1384, § 1er [27].

Dès 1928 cependant, et sans s'arrêter à la formule stéréotype répétée avec obstination par la Chambre civile, les juridictions inférieures entrent franchement dans la voie qui leur est tracée par la Chambre des requêtes. C'est ainsi que nous voyons faire application de l'art. 1384, § 1er à l'accident causé à une personne ensevelie sous des matériaux au cours de la démolition d'une maison [28], à l'accident causé par une faucheuse mécanique [29], ou par la rupture d'une poutre [30], par l'effondrement d'un escalier [31], aux infiltrations produites par suite d'une fissure dans une canalisa-

25. Toulouse, 12 janvier 1921, cité dans *Rev. crit.*, 1925, p. 394.
26. Grenoble, 10 février 1892, S. 93-2-205, D.P., 92-2-205 ; Limoges, 20 juin 1921, D.P., 1922-2-49, note Lalou ; Coutances, 14 décembre 1927, *Gaz. Pal.*, 1929-1-9.
27. Valence, 14 mai 1920, et sur pourvoi, Civ., 8 janvier 1924, D.P., 1924-1-48, S. 1924-1-13.
28. Montpellier, 9 juin 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-170.
29. Montpellier, 29 octobre 1928, 1re espèce, *Mon. jud. Midi*, 1929-289.
30. Montpellier, 29 octobre 1928, 2e espèce, *Mon. jud.., Midi*, 1929, 289
31. Tarbes, 18 juin 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-397.

tion [32] ; une décision du Tribunal de la Seine du 26 26 juin 1928 [33], après avoir proclamé que l'art. 1384, § 1er s'applique aux choses immobilières comme aux choses mobilières, ne refuse d'appliquer ce texte aux dommages causés par la chute d'un arbre que parce que « les arbres, inoffensifs par eux mêmes, ne rentrent pas dans la catégorie des choses dangereuses »

52. *Portée de l'arrêt des Chambres réunies* .— Lorsque l'on considère cette évolution jurisprudentielle qui a marqué les années précédant immédiatement l'arrêt des Chambres réunies, ainsi que la position très nette prise par l'écrasante majorité des auteurs sur la question de l'application de l'art. 1384, § 1er aux immeubles, il ne saurait plus subsister aucun doute sur la portée qu'il y a lieu d'attribuer sur ce point à l'arrêt solennel. Dans la période qui l'avait précédé immédiatement, la Chambre civile n'avait plus fait que répéter comme par habitude la formule stéréotype qu'elle avait adoptée précédemment et qui se trouvait, depuis le 6 mars 1928, être en contradiction avec la solution adoptée par la Chambre des requêtes ; mais on ne saurait trouver, dans la jurisprudence de la Chambre civile de 1925 à 1930, aucun arrêt qui combatte ouvertement et formellement la thèse de la Chambre des requêtes. Bien au contraire, nous trouvons même au cours de cette période deux arrêts de la Chambre civile qui, intentionnellement ou non, ne parlent plus que de la « chose inanimée » sans autre qualificatif [34]. Ceci nous est une preuve de plus

32. Paris, 16 janvier 1930, *Gaz. Trib.*, 29 mars 1930.
33. Seine, 26 juin 1928. *Gaz. Pal.* 1928-2-550.
34. Civ. 27 février 1929, S. 1929-1-297, D.P., 1929-1-129, et 24 avril 1929, D.P., 1930-1-41, S. 1930-1-180.

que la Chambre civile n'entendait pas faire de la chose une question de principe.

Dans ces conditions nous croyons devoir admettre avec quelque certitude qu'en supprimant le mot « mobilière », dernier vestige de la résistance de la Chambre civile, les Chambres réunies ont entendu consacrer sans réserve la solution affirmée et proclamée avec quelque éclat par la Chambre des requêtes, le 6 mars 1928,

Tel semble d'ailleurs également être l'avis des auteurs qui ont commenté cet arrêt, même de ceux qui se montrent plutôt hostiles à la solution.

Dans sa note au Sirey [35], M. P. Esmein estime que « la suppression du qualificatif « mobilière » implique la volonté d'appliquer l'art. 1384 aux immeubles en dehors du domaine restreint de l'art. 1386 » ,et considère la solution comme justifiée « en présence de la portée limitée de l'art. 1386 et de l'assimilation, d'ailleurs rationnelle, des meubles et immeubles par la loi du 7 novembre 1922 » . Les intentions de la Cour suprême ne font également guère de doute pour M. H. Capitant [36], qui cependant estime que la solution n'est que difficilement conciliable avec la présence de l'art. 1386 ; c'est là d'ailleurs un point sur lequel nous aurons à revenir incessamment. Pour M. Maurice Picard [37] la solution ne fait également aucun doute ; il l'approuve, estimant qu'« il n'y avait aucune raison décisive de soustraire les immeubles à l'application de l'art. 1384, § 1er, du moins

35. S. 1930-1-121.

36. H. Capitant, *La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du* 13 *février* 1930, D.H., 1930, Chronique, p. 29.

37. Maurice Picard, « La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation, *Rev. assur. terr.*, 1930, p. 259.

ceux vis-à-vis desquels une obligation de garde doit exister ». Seul M. Ripert[38] émet l'avis que les Chambres réunies ont voulu réserver la question, mais il est vivement critiqué par MM. H. et L. Mazeaud[39] qui font remarquer que le champ d'application de l'art.1384, § 1er avait été étendu aux immeubles non seulement par la Chambre des requêtes, mais également, implicitement du moins, par la Chambre civile, qui dans un arrêt du 11 février 1930[40] avait déjà opéré la suppression du terme « mobilière », suppression que les Chambres réunies allaient consacrer deux jours après.

Quant à la jurisprudence des tribunaux et cours d'appel, qui avait déjà en grande partie suivi les directives de la Chambre des requêtes, elle ne fit que confirmer son attitude après l'arrêt des Chambres réunies, et ne montre plus désormais aucune hésitation pour appliquer l'art. 1384, § 1er aux immeubles tant par destination ou incorporation, que par nature[41].

53. *Problème du champ d'application de l'art.* 1386. — Cette jurisprudence, la doctrine aurait cent fois rai-

38. Note D.P., 1930-1-57.
39. H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1208.
40. *Gaz. Pal.*, 1930-1-676.
41. V. notamment, pour les dommages causés par des arbres : Le Havre 24 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-158 ; Hazebrouck, 14 janvier 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-243 ; Trib., Caen, 27 janvier 1931, *Rec. Rouen et Caen*, 1931-2-118 ; par la rupture d'une digue : Besançon, 18 mars 1931, *Gaz. Pal*, 1931-1-850 ; par la chute d'un rocher : Saint-Brieuc, 24 novembre 1931, et Thonon, 31 juillet 1931, *Gaz. Pal.*, 1932-1-108 ; par la chute d'une plaque de marbre fixée à un immeuble : Paris, 25 avril 1931, S. 1931-2-160 ; par l'écroulement d'un mur : Colmar, 18 juin 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-615. — Par ailleurs, il n'est pas sans intérêt de constater que dans sa jurisprudence la plus récente, la Cour de cassation continue à déclarer l'art. 1384, § 1er, applicable aux « choses inanimées », sans faire de restriction : V. notamment Civ., 3 mai 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-126 ; 20 juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-630 ; 1er août 1932. *Gaz. Pal.*, 1932-2-628 ; Saint-Brieuc, 13 décembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-400 ; Montreuil-sur-Mer, 26 janvier 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-778.

son de l'approuver, s'il n'y avait dans le Code civil, tout près de l'art. 1384 triomphant, un autre article qui sort singulièrement diminué du débat et qui pourtant réclame son droit à l'existence. Du moment que l'on décide que la responsabilité de plein droit de l'art. 1384, § 1er s'applique également aux immeubles, à quoi pourra bien désormais servir l'art. 1386 en vertu duquel « le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction » ? Quel intérêt un plaideur pourra-t-il bien avoir désormais à invoquer l'art. 1386 qui l'oblige à prouver le défaut d'entretien ou le vice de construction, alors que l'art. 1384, § 1er lui permet d'obtenir la même réparation sans avoir la charge d'aucune preuve ?

Plusieurs auteurs et certaines décisions de jurisprudence ont essayé de trouver une issue à ce dilemne. M. Hugueney, à la fin de la note dont il a fait suivre au Sirey l'arrêt de la Chambre des requêtes du 6 mars 1928 [42], estime que le conflit pourra être évité grâce à l'idée d'une garde qui ne serait nécessaire que pour les choses dangereuses : l'art. 1386 pourrait donc encore trouver son champ d'application dans la réparation des dommages causés par des choses inoffensives par elles-mêmes. Nous avons vu au chapitre précédent ce qu'il fallait penser de cette notion de chose dangereuse, et nous verrons au paragraphe suivant le cas que les Chambres réunies en ont fait ; il ne nous semble donc pas que l'application de cette notion puisse résoudre le problème.

De son côté le Tribunal civil d'Angers [43] cherche à

42. S. 1928-1-225.
43. Trib. Angers, 30 avril 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-375.

faire le départ entre les deux textes en décidant que l'art. 1386 s'appliquera à l'exclusion de l'art. 1384, § 1er dans tous les cas où il s'agira d'un dommage causé par la « ruine » d'un « bâtiment ». Et pour donner à sa conception immédiatement toute la précision voulue, le tribunal d'Anger prend soin de définr les deux termes. D'après lui, il faut considérer comme bâtiments « les constructions faites avec des matériaux reliés de façon à procurer une union durable et à condition qu'elles soient incorporées au sol ou à l'immeuble par nature »; quant au mot « ruine » il faut entendre par là la « chute, même partielle, des matériaux qui composent les bâtiments, que ces matériaux soient entraînés par leur poids ou par les êtres ou par les choses qu'ils portent ».

Ce système, par les précisions dont il s'entoure, semble devoir donner au problème une solution satisfaisante; il n'en est rien cependant. On ne comprend pas, en effet, pourquoi la personne victime d'un dommage devrait être traitée plus rigoureusement en ce qui concerne la charge de la preuve, lorsque ce dommage est causé par la ruine d'un bâtiment : on ne voit pas quelles sont les raisons qui auraient pu déterminer le législateur à édicter pour ce cas une disposition spéciale. Et lorsque nous cherchons une issue à cette impasse, nous sommes bien obligés de reconnaître qu'il n'y en a pas. L'art. 1384, § 1er considéré non pas comme une disposition de renvoi, mais comme un texte édictant une règle autonome se trouvant sur le même plan que les dispositions des articles précédents et des alinéas et articles suivants, a été interprété logiquement comme s'appliquant à toutes les choses inanimées; *l'évolution* de la

doctrine de la responsabilité du fait des choses inanimées s'est faite conformément à une stricte logique juridique : c'est le *point de départ* qui à présent se révèle comme reposant sur une inexacte interprétation de la volonté du législateur. Il est toujours dangereux de vouloir adapter trop hardiment des textes anciens à des situations entièrement nouvelles nées de l'évolution économique ou sociale et que le législateur ne pouvait prévoir. L'interprétation généreuse et hardie que certains auteurs et à leur suite la jurisprudence ont donné à un texte nous conduit à ne plus savoir, ou à peu près, ce que signifie le texte voisin.

En réalité la seule solution que nous puissions trouver au problème de l'art. 1386, solution très partielle et nettement insuffisante, est celle que nous suggère M. Ripert [44], en nous faisant remarquer que l'art. 1384, § 1er rend responsable le gardien, tandis que l'art. 1386 vise le propriétaire : la victime d'un accident causé par la ruine d'un bâtiment pourrait, en prouvant le vice de construction ou le défaut d'entretien, atteindre, grâce à l'art. 1386, le propriétaire, dans les cas où celui-ci n'est pas identique avec le gardien. C'est là une faculté bien restreinte et bien rarement intéressante pour le demandeur, et il n'est pas vain d'admettre qu'en édictant cet article, le législateur de 1804 a prévu pour lui un champ d'action autrement étendu.

44. Ripert, « L'application aux immeubles de la responsabilité du fait des choses », *Sem. jur.*, 1928, p. 633.

Section III

Suppression du critérium de « chose dangereuse »

54. *Disparition de la formule dans le texte de l'arrêt.* — Les Chambres réunies ont fait œuvre éminemment utile en exprimant implicitement mais d'une façon qui ne laissait guère de place au doute, leur volonté de voir appliquer la doctrine de la responsabilité du fait des choses aussi bien aux immeubles qu'aux meubles. Mais elles n'ont fait là en somme que consacrer un point de vue proclamé deux ans auparavant par la Chambre des requêtes et auquel la Chambre civile n'avait guère résisté que d'une manière indécise et intermittente.

Mais c'est sur un autre point que la Cour suprême allait consacrer, implicitement aussi, une solution qui apparaîtra comment beaucoup plus neuve et plus radicale : elle devait abroger la distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives, distinction qui n'avait pris place dans la jurisprudence de la Cour de cassation que depuis l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927, c'est-à-dire depuis une époque relativement récente.

Nous avons vu au cours du chapitre II de cet ouvrage que cette distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives était entrée dans la jurisprudence pour y remplacer une autre distinction, celle du fait de l'homme et du fait de la chose. L'examen de la doctrine et de la jurisprudence a montré également combien peu les auteurs et les tribunaux étaient d'accord et sur la légalité et sur l'opportunité du nouveau critérium d'application de l'art. 1384, § 1er ; l'examen des solutions pratiques surtout démontrait combien il était difficile

de tracer la limite entre les choses dangereuses et les choses inoffensives.

Aussi les Chambres réunies devaient-elles être amenées à se prononcer sur cette question, qui cependant ne leur était pas directement soumise. Qu'il nous soit permis de rappeler en effet que les Chambres réunies ont été saisies à la suite de l'arrêt de la Cour de Lyon, qui, statuant comme cour de renvoi dans l'affaire Jeand'heur, avait refusé de s'incliner devant le point de vue formulé par la Chambre civile dans son arrêt du 21 février 1927, et avait repris l'ancienne distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, pour refuser aux accidents causés par les automobiles conduites l'application de l'art. 1384, § 1er. Cependant, tout en repoussant en termes exprès cette distinction surannée, la Cour suprême, par une formule qui, selon les paroles de l'un des commentateurs, est aussi éloquente par ce qu'elle ne dit pas que par ce qu'elle dit, a exprimé d'une manière non douteuse son intention d'abandonner la formule de 1927.

55. *Opinion de M. Capitant.* — Tel est bien l'avis de M. H. Capitant [45] : parlant en même temps de la portée à attacher à la suppression de l'épithète « mobilière », l'éminent auteur s'exprime en ces termes : « Rien n'obligeait la Cour à se prononcer sur ces deux questions, car elles dépassent le cadre de l'arrêt qu'elle avait à apprécier et il n'est pas, on le sait, dans ses habitudes, de se lier pour l'avenir. Si donc elle a jugé bon de passer sous silence les prudentes restrictions que la Chambre civile

45. H. Capitant, *La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du* 13 *février* 1930, D.H., 1930, Chronique, p. 29.

avait formulées en 1927, c'est que sa volonté bien formelle était d'élargir le domaine de l'art. 1384 ». Si M. Capitant constate cette innovation, ce n'est pas d'ailleurs pour s'en réjouir outre mesure : il constate sans enthousiasme que désormais les tribunaux seront obligés d'appliquer la responsabilité de plein droit aux accidents causés par des bicyclettes ; « et demain, conclut M. Capitant, les tribunaux n'hésiteront pas à appliquer l'art. 1384 à un individu qui, ayant un bâton à la main, blesse un tiers involontairement ».

56. *Opinion de M. Josserand.* — M. Josserand qui a toujours combattu la distinction comme constituant l'un des facteurs de « refoulement » de la responsabilité du fait des choses inanimées, se réjouit du silence des Chambres réunies [46]. Même si ce silence n'est pas tout-à-fait équivalent à un rejet formel de la distinction, il y a lieu, de l'avis de M. Josserand, de se réjouir de ce que les Chambres réunies « ont tenu à ne pas donner une consécration définitive et solennelle à un standard dont la vérité n'était pas démontrée, et qui déterminait un refoulement considérable de la théorie de la responsabilité du fait des choses ». Et M. Josserand se félicite « de la position prise par la Cour suprême qui, par sa réserve prudente, évite l'irréparable et laisse la porte ouverte à une évolution jurisprudentielle qui, nous ramenant au point de départ, restituerait à la thèse de la responsabilité du fait des choses tout le domaine qui est légitimement le sien ».

46. Josserand, *La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation*, D.H., 1930, Chronique, p. 25.

57. *Opinion de MM. H. et L. Mazeaud.* — Pour ces deux auteurs [47], la portée de la suppression par les Chambres réunies de la formule « en raison des dangers que la chose peut faire courir à autrui », peut laisser d'autant moins de doute que le critérium du danger avait été formellement combattu au cours des débats devant les Chambres Réunies, ainsi que cela ressort du rapport de M. le conseiller Le Marc'hadour [48]. Ce qui semble également significatif à ces deux auteurs, c'est que l'arrêt de la Chambre civile du 11 février 1930 [49] n'avait déjà plus reproduit la formule devenue traditionnelle depuis le premier arrêt Jeand'heur [50].

58. *Opinion de M. Maurice Picard.* — M. Maurice Picard, lui, se place pour interpréter la pensée de la Cour suprême, sur le terrain des conséquences [51]. Cet auteur, après avoir rappelé certaines paroles prononcées par M. le Procureur général Matter au cours de ses conclusions, paroles dans lesquelles ce magistrat semble rejeter, pour l'interprétation de l'art. 1384, § 1er, la doctrine du risque au profit de celle de la présomption de faute, estime que la jurisprudence ne saurait « demeurer dans le cadre de la responsabilité traditionnelle à base de faute que si elle limite l'application de l'art. 1384, § 1er à certaines choses à raison des dangers particuliers qu'elles présentent ». M. Picard conclut que la Cour de cassation, n'ayant

47. H. et L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, n° 1231.
48. D.P., 1930-1-64 (1re colonne).
49. *Gaz. Pal.*, 1930-1-676.
50. Civ., 21 février 1927,S. 1927-1-137, note P. Esmein,D.P., 1927-1-97, note Ripert.
51. Maurice Picard, « La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *Rev. assur. terr.* 1930, p. 259.

pas entendu consacrer la théorie du risque, ne doit pas être considérée comme ayant tranché, par simple réticence, une question qui ne lui était pas directement soumise. L'éminent auteur se réfère d'ailleurs à l'appui de son point de vue à ce qui a été décidé par la Cour suprême dans un domaine qu'il considère comme très voisin, celui de la responsabilité du propriétaire dans les rapports de voisinage. Là aussi la jurisprudence a admis la nécessité de limiter la responsabilité du propriétaire : elle a trouvé cette limite dans l'idée d'un dépassement des obligations ordinaires du voisinage.

D'après M. Maurice Picard, les Chambres réunies, en ne reproduisant pas la formule de l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927, ont simplement « voulu se montrer très prudentes et s'écarter le moins possible du texte même de l'art. 1384 », étant donné surtout que la question ne leur était pas soumise, les automobiles rentrant sans contestation possible dans la catégorie des choses dangereuses.

59. *Opinions de M. P. Esmein.* — M. P. Esmein, qui depuis quelque temps était aux côtés de M. Ripert pour soutenir que l'art. 1384, § 1er ne devrait s'appliquer qu'aux choses dangereuses [52], a également quelque peine à admettre que les Chambres réunies aient entendu rejeter cette restriction. Tout en évitant de prendre parti, M. Esmein indique les trois manières dont peut s'interpréter le silence de la Cour de cassation. « Ce peut être, dit-il [53], la volonté d'écarter toute distinction et de consa-

52. V. Planiol, Ripert et P. Esmein, *Traité pratique de droit civil*, t. VI, *Les obligations*, n° 615 ; notes S. 1927-1-137 et S. 1928-2-9.
53. P. Esmein, note S. 1930-1-121, IV.

crer avec une portée générale la doctrine du risque. Ce peut être aussi la pensée que les choses dangereuses ne le sont que suivant les circonstances, que même toutes choses peuvent ou non, suivant les circonstances, justifier une responsabilité de plein droit. Cette pensée énoncée par ceux qui ont critiqué la formule de 1925 [54], conduit à abandonner celle-ci sans que son abandon implique adoption de la doctrine du risque. Peut-être encore, simplement, les Chambres réunies n'ont-elles pas voulu s'engager sur une distinction dont la base reste encore obscure et sur laquelle l'expérience seule permettra de voir clair, comme le montrent les sérieuses discussions qu'elle a soulevées ».

60. *Explication de M. Ripert.* — Quant à M. Ripert lui-même, il refuse nettement d'admettre que l'arrêt du 13 février 1930 ait abandonné la distinction dont il était l'auteur, et par l'adoption de laquelle la jurisprudence avait donné un des exemples les plus éclatants de l'influence que pouvait exercer sur elle l'opinion d'un auteur. M. Ripert part de la constatation que l'arrêt, tout en ne parlant plus du danger de la chose, ne se fait pas faute de faire ressortir que la responsabilité de l'art. 1384 pèse sur le *gardien* et à raison de la garde qu'il a sur la chose qui a causé le dommage. Or, dit-il, la jurisprudence « sera bien obligée de reconnaître qu'il y a des choses que l'on n'a pas besoin de garder pour éviter des dommages, parce qu'elles sont par elles-mêmes inoffensives. S'il est

54. H. Capitant, *Les fluctuations de la théorie de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées*, D.H., 1927, Chronique, p. 49 ; Savatier, « La nouvelle interprétation judiciaire de l'art.1384 et la responsabilité du conducteur d'automobile », *Sem. jur.*, 1927, p. 433 et note D.P., 1927-2-169.

constaté que l'une de ces choses a été l'instrument du dommage, il n'y a aucune raison pour présumer une faute dans la garde. La faute de la victime ou celle d'un tiers est beaucoup plus vraisemblable. Il ne faudra pas appliquer alors l'art. 1384, § 1er parce qu'il est impossible de rattacher le dommage à la garde de la chose [55] ; » et M. Ripert de conclure que par le fait même que la Cour de cassation continue à baser la responsabilité de l'art. 1384, § 1er sur l'idée de garde, il n'y a rien de changé.

Ce raisonnement serait singulièrement séduisant si M. Ripert ne s'empressait pas de démontrer quelques lignes plus loin — involontairement il est vrai — combien la distinction qu'il défend avec tant d'ardeur est difficile à appliquer. « Aucune des modifications de forme, dit-il [56], apportées à l'arrêt de 1927 ne paraît de nature à condamner la distinction qui résultait de cet arrêt. Nous pouvons dire encore, après l'arrêt des Chambres réunies, que l'art. 1384, § 1er n'est applicable que si le dommage a été causé par une chose soumise à la nécessité d'une garde et *que l'obligation légale de garde n'existe que pour les choses susceptibles de causer un dommage à autrui* ». Les adversaires de la distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives ont toujours et à juste raison reproché à ce système d'aboutir en fait à une confusion entre la chose dangereuse et la chose dommageable : on ne pouvait pas, en pratique, dénier le caractère dangereux à une chose qui avait causé un dommage : « Le passant, disait encore récemment M. Josserand [57], qui reçoit sur la tête un objet, ordinairement inoffensif et

55. Ripert, note D.P., 1930-1-57.
56. Ripert, *loc. cit.*
57. Josserand, *La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation*, D.H., 1930, Chronique, p. 25.

inerte, aura peine à comprendre qu'on lui refuse le bénéfice de l'art. 1384, § 1er, sous le fallacieux prétexte que la chose qui est entrée en violent contact avec lui n'était point dangereuse et qu'elle ne nécessitait donc pas, de la part de son maître, une véritable garde ». Or, il semble bien que par le passage précité, M. Ripert se soit à lui-même adressé inconsciemment ce reproche en disant que l'obligation légale de garde n'existait que pour les choses *susceptibles de causer un dommage à autrui.*

Ce n'est d'ailleurs qu'incidemment que nous reproduisons ici cette critique de la distinction des choses dangereuses et des choses inoffensives : la valeur juridique et pratique de cette distinction a déjà fait l'objet d'un examen plus approfondi au cours du chapitre II de cet ouvrage. Ce qu'il s'agit en définitive de savoir ici, c'est si les Chambres Réunies ont entendu, par leur silence, éliminer au nom de la doctrine de la responsabilité du fait des choses cette distinction.

61. *Indications fournies par les débats de l'affaire Jeand'heur.* — Or, c'est dans les débats mêmes de l'affaire que nous trouverons à ce sujet les plus précieuses indications. Ainsi que cela ressort des termes mêmes du rapport de M. le conseiller le Marc'hadour [58], la question avait été abondamment soulevée par le défendeur au pourvoi, qui avait énergiquement attaqué le critérium de danger pour mieux pouvoir ébranler par sa base le système de l'arrêt de 1927, sentant bien que c'était là le principal point faible de cet arrêt. Le conseiller rapporteur énumère d'ailleurs une à une ces différentes cri-

58. D.P., 1930-1-57.

tiques, et mentionne les difficultés que pourrait soulever la suppression du critérium. Dans ses conclusions tant citées, M. le Procureur général Matter ne manque pas non plus d'aborder la question et prend assez nettement position contre l'élimination des choses soi-disant inoffensives du domaine de l'art. 1384, § 1er.

Dans ces conditions, il est tout à fait impossible d'admettre une simple omission de la part des Chambres réunies. Ces dernières n'ont pas pu ne pas prendre en considération une question, qui, si elle ne constituait pas le nœud du débat, leur était cependant soumise en termes exprès. Il est très plausible d'admettre que, la question n'intervenant pas directement dans la solution du litige qu'elles avaient à trancher, les Chambres réunies n'aient pas éprouvé le besoin de rejeter en termes exprès la distinction.

62. *Jurisprudence postérieure à l'arrêt des Chambres réunies.* — La question qui nous intéresse ne devait d'ailleurs pas tarder à se poser expressément aussi bien devant la Chambre civile que devant la Chambre des requêtes. Le 3 mars 1930, cette dernière eut à statuer sur un arrêt de la Cour de Caen qui avait déclaré le gardien d'une charrette à bras responsable d'un accident causé par celle-ci. Or, le pourvoi reprochait à cet arrêt d'avoir fait application de l'art. 1384, § 1er à une chose inerte et nullement dangereuse par elle-même.

La Chambre des requêtes rejeta le pourvoi, manifestant ainsi d'une façon implicite, il est vrai, mais nullement douteuse, sa volonté de rejeter la distinction entre les choses « dangereuses » et celles qui ne le sont pas[59].

59. Req., 3 mars 1930, D.P., 1930-1-81, note Savatier.

A son tour, la Chambre civile eut à se prononcer sur la question dans des circonstances tout à fait semblables, à propos d'un accident causé par une voiture de déménagement : la solution fut la même [60].

Un arrêt un peu postérieur de la Chambre des requêtes [61] reprit implicitement la même solution, à propos d'un accident causé par un véhicule en station. Ajoutons que peu de temps auparavant le Tribunal civil de Narbonne [62] avait également déclaré responsable le gardien d'une automobile arrêtée, en spécifiant bien « qu'en présence du terme général de « chose » employé par le législateur, il importe peu qu'elle soit animée ou inanimée, dangereuse ou non ».

Il est d'ailleurs à remarquer que, s'il n'y a qu'un nombre relativement restreint d'espèces dans lesquelles la question se soit posée depuis l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 et jusqu'à présent, les autres décisions de la Cour suprême sur l'art. 1384, § 1er n'en sont pas moins éloquentes par leur silence. Il y a lieu de constater, en effet, que dans aucun des arrêts des deux Chambres civiles de la Cour depuis le 13 février 1930 il n'est plus question, à propos de l'application de l'art. 1384, du caractère dangereux ou non de la chose ayant causé l'accident.

Cette brève étude jurisprudentielle et doctrinale nous permet donc d'affirmer à présent que, par leur arrêt du 13 février 1930, les Chambres réunies de la Cour de cassation se sont prononcées pour l'application de l'art. 1384, § 1er, et aux immeubles de toutes catégories, et aux cho-

60. Civ., 14 avril 1930, D.P., 1930-1-81. note Savatier.
61. Req., 28 avril 1931, S. 1931-1-246.
62. Narbonne, 22 décembre 1930, *Gaz. Pal.*, 1931-1-324.

ses que l'on pouvait considérer normalement comme inoffensives. Nous avons également pu constater qu'il y avait lieu de n'accorder aucune portée à l'emploi, par les Chambres réunies, de l'expression « présomption de responsabilité », à la place de celle habituellement employée de « présomption de faute ».

Quant à savoir sur quel fondement la Cour de cassation entendait faire reposer son interprétation de l'art. 1384, § 1er, c'est là une question qui sera plus utilement étudiée dans un chapitre postérieur.

CHAPITRE IV

LA DÉTERMINATION DU GARDIEN

Section première

Position de la question et examen théorique

63. *Position de la question.* — Dans le chapitre qui précède, nous venons d'examiner les différents points sur lesquels l'arrêt des Chambres réunies de la Cour de cassation du 13 février 1930 a innové, ou semblait jusqu'à un certain moment avoir innové. Mais il est un autre point sur lequel cet arrêt n'a fait que, sinon préciser, du moins affermir une notion qui depuis une dizaine d'années avait pris une importance croissante dans la jurisprudence concernant la responsabilité du fait des choses inanimées : la notion de garde. L'arrêt des Chambres réunies [1] ne manque pas de souligner une fois de plus que la présomption de responsabilité édictée par l'art. 1384, § 1er l'est « à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui » ; dans son dernier attendu il précise même avec une parti-

1. Ch. réun., 13 février 1930, S. 1930-1-121, note P. Esmein, D.P., 1930-1-57, note Ripert.

culière vigueur que l'art. 1384 rattache « la responsabilité à la garde de la chose, non la chose elle-même

La notion de garde est donc devenue de plus en plus l'idée centrale du problème de la responsabilité du fait des choses. Il est indispensable dans ces conditions de préciser cette notion, afin de pouvoir déterminer le sujet de cette responsabilité, le gardien.

64. *Eléments d'interprétation fournis par les textes.* — Il est assez naturel que ce soit d'abord aux textes que nous nous adressions pour trouver une solution à cet important problème.

Ce n'est évidemment pas l'art. 1384, § 1er, qui pourrait nous donner des éclaircissements satisfaisants : si ce texte était suffisamment explicite, la question ne se poserait pas. Il se contente de dire que l' « *on* est responsable du fait des choses que l'*on* a sous sa garde ». Il n'est évidemment pas possible de désigner le gardien d'une façon plus vague. Aussi a-t-on cherché dans les textes environnants une définition plus précise du gardien responsable.

On en a trouvé deux, dont la précision ne laisse, en apparence du moins, rien à désirer : la question importante était de savoir si, formulées dans les textes, voisins il est vrai, mais différents tout de même, elles pouvaient être utilisées en vue de l'application de l'art. 1384, § 1er.

La loi du 7 novembre 1922 qui est venu apporter une dérogation à l'art. 1384, § 1er en matière de communication d'incendie, désigne le porteur de la responsabilité par les termes suivants : « *celui qui détient à un titre quelconque* tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers ». Nous nous trouvons là en présence d'une formule

extrêmement large dont la généralisation serait très lourde de conséquences.

Cependant, il ne semble pas que le législateur de 1922 ait eu l'intention de conférer aux termes dont il s'est servi une pareille portée. Telle est d'ailleurs également l'opinion de MM. Mazeaud [2].

S'il n'a jamais été sérieusement question d'utiliser la formule de la loi du 7 novembre 1922 pour définir le gardien, il n'en est pas de même du texte de l'art. 1385 concernant la responsabilité du fait des animaux. Déjà bien avant que l'on « ait découvert » l'art. 1384, § 1er, l'art. 1385 qui était suffisamment clair pour ne pas avoir besoin d'être découvert, faisait l'objet d'une abondante jurisprudence. Sa formule « le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert », d'une précision relative, laissait cependant dans bien des cas concrets place à des doutes ou à des hésitations. Aussi est-ce surtout la jurisprudence sur l'art. 1385 qui a permis de dégager peu à peu une définition du gardien susceptible de préciser le champ d'application de l'art. 1384, § 1er. Cette œuvre d'analyse jurisprudentielle et de construction doctrinale a été accomplie surtout par deux auteurs, M. H. Mazeaud [3] et M. A. Besson [4].

65. *Définition du gardien.* — Un premier point sur lequel les auteurs précités sont d'accord, est qu'il faut soigneusement distinguer entre la garde matérielle et la garde juridique. Le problème de la détermination du

2. H. et L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, n° 1156.

3. H. Mazeaud, « La faute dans la garde », *Rev. trim. de Droit civil* 1925, p. 832 et s., et note S. 1927-1-129.

4. André Besson, *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*, Thèse, Dijon, 1927, pp.80 et s.

gardien présenterait sans doute de bien moindres difficultés s'il suffisait de considérer comme tel la personne qui, au moment où se produit le dommage, détient la chose dommageable. Mais à l'analyse des espèces soumises aux tribunaux, les auteurs ont constaté qu'il y avait des détenteurs qui n'avaient pas sur la chose un pouvoir de direction suffisant pour pouvoir éviter le dommage. Ces détenteurs ont bien la « garde matérielle », mais la « garde juridique », celle qui confère au gardien le « droit de direction », appartient à une autre personne [5-6]. C'est cette dernière personne qui devra être responsable, car c'est elle qui avait — théoriquement du moins — un pouvoir suffisant pour éviter le dommage. Nous disons théoriquement, car nous estimons que le droit de direction, attribut caractéristique du gardien juridique, n'est pas toujours suffisant pour permettre à ce dernier d'exercer sur la chose une surveillance de tous les instants qui seule serait susceptible d'éviter que la chose ne cause un dommage. Nous verrons, en effet, qu'il y a dans cet ordre d'idées toute une série de solutions qui ne peuvent s'expliquer autrement que par une idée de *profit*, le « gardien juridique » étant responsable, non pas tant parce qu'il possède sur la chose dommageable un « droit

5. Il semble même avoir été jugé que la garde peut n'appartenir à personne ; c'est ainsi qu'un jugement du tribunal de la Seine (9e ch., 6 décembre 1932, *Gaz. Trib.*, 12 janvier 1933) a décidé que l'art. 1384, § 1er était inapplicable aux dommages causés par un train, étant donné que le conducteur de ce dernier, obligé de suivre le rail, et ne pouvant ni détourner son convoi ni l'arrêter sur une courte distance, ne peut donc être considéré comme ayant un droit de direction suffisant pour supporter la responsabilité du gardien juridique.

6. La garde d'une chose peut d'ailleurs aussi appartenir collectivement à plusieurs personnes ; c'est ainsi qu'il en a été décidé pour un ballon de foot-ball qui, pour un accident survenu au cours d'un match, doit être considéré comme soumis à la garde des deux équipes en présence (Clermont-Ferrand, 1er décembre 1930, confirmé sur appel par Riom, 30 novembre 1931, S. 1932-2-113, *Gaz. Pal.*, 1932-1-141).

de direction » pratiquement illusoire, que parce que c'est lui qui, tirant profit de cette chose, doit en supporter les risques. Cette opinion est soutenue par M. Demogue [7], et dans une certaine mesure par M. Savatier [8] ; elle est combattue par contre par M. Esmein [9], et par MM. H. et L. Mazeaud [10]. En réalité, il faut bien se rendre compte qu'à la base de certaines solutions on trouve en dernière analyse des idées généreuses qui en vérité ont inspiré les tribunaux, mais que ceux-ci hésitent a proclamer, retenus par la crainte obscure du caractère subversif que l'on pourrait attribuer à ces idées. Un examen rapide des différentes solutions fournies par la jurisprudence confirmera cette constatation.

Section II

Étude des solutions jurisprudentielles

66. *Classification de ces solutions.* — Les espèces jurisprudentielles qui se sont prononcées sur la qualité de gardien reflètent les nuances infinies de la réalité pratique. Le critérium de la qualité de gardien étant le droit de direction, on constate à l'examen des espèces que, bien que cela puisse paraître étonnant au premier abord, ce droit de direction est susceptible de revêtir des degrés divers et d'être partagé, également ou inégalement, entre plusieurs personnes. Dans ces conditions une classification logique des différentes décisions peut

7. Demogue, *Traité des obligations en général*, t. v, n° 1128, 1131.
8. Notes au D.P., 1920-1-169, et D.P., 1931-1-49.
9. Planiol et Ripert, *Traité pratique de droit civil*, t. vi, *Les obligations* par P. Esmein, n° 613.
10. H. Mazeaud, note S. 1927-1-131 (2e col.), et H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1158.

apparaître comme très difficile à effectuer. Nous nous efforcerons cependant d'y mettre quelque ordre, en nous inspirant de la répartition tripartite utilisée par MM. Mazeaud [11]. Cette division consiste à examiner d'abord quand et dans quelles conditions le *propriétaire* de la chose dommageable est considéré comme en ayant la garde juridique. Les espèces concernant des personnes autres que le propriétaire seront ensuite examinées séparément, suivant qu'elles ont usé de la chose avec ou sans le consentement du propriétaire.

67. *Le propriétaire.* — Il va sans dire que c'est le propriétaire, qui, étant de toutes les personnes celle qui a sur la chose les droits les plus étendus, doit être considéré en principe comme gardien. Il pèse même sur lui-selon l'expression de MM. Mazeaud [12] une véritable « présomption de garde ». Lorsqu'il prétend avoir transféré la garde de la chose dommageable à une tierce personne, il lui appartient d'en rapporter la preuve. Plusieurs cours d'appel se sont prononcées sur ce point [13] ; la solution est également approuvée par les auteurs [14-15].

68. *Personnes ayant usé de la chose dommageable sans le consentement du propriétaire.* — La question de savoir si les personnes de cette catégorie devaient être considérées comme gardiens responsables, s'est surtout posée

11. H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, nos 1162 et suiv.
12. H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1163
13. Colmar, 12 décembre 1929, *Rev. Als.-Lorr.* ,1930-163 ; Lyon, 21 mars 1932, *Mon. jud. Lyon*, 10 juin 1932.
14. P. Esmein, sur Planiol et Ripert, *op. cit.*, n° 613 ; Demogue,*op. cit.* t. v, n° 1132 ; Lalou, *De la responsabilité civile*, n° 591.
15. V. encore, au sujet du propriétaire-gardien : Civ., 11 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-676 ; Paris, 14 mars 1932, *Rev. assur. terr.*, 1932-842 ; Civ., 23 novembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-294.

dans deux hypothèses, assez fréquentes dans l'ordre des accidents d'automobile : celle où un individu vole une voiture et occasionne un accident en la conduisant, et celle où l'accident est causé par un préposé conduisant la voiture de son patron contre le gré ou du moins à l'insu de celui-ci. Mais avant d'examiner séparément chacune de ces deux hypothèses, une question se pose, qui leur est commune : s'il est établi que l'accident est dû à un *vice* de la chose, le propriétaire ne demeure-t-il pas nécessairement responsable ? Les décisions qui ont eu à se prononcer sur ce point répondent par l'affirmative [16] ; cette solution est approuvée par MM. Mazeaud [17]. Qu'il nous soit permis cependant de faire remarquer que la question du droit de direction nous semble tout à fait étrangère à cette solution : nous nous trouvons là entièrement dans le domaine de la responsabilité objective, où il s'agit de faire supporter le *risque* d'un vice ignoré à celui qui profite normalement de la chose.

69. *Dommages causés par une automobile volée.* — Afin de pouvoir examiner cette question exclusivement sous l'angle du problème qui nous occupe, celui de la détermination du gardien, il convient de déblayer préalablement le terrain, en débarrassant l'hypothèse de l'accident causé par une automobile volée de toutes les questions juridiques qu'elle est susceptible de soulever.

Il semble tout d'abord et à première vue que dans l'immense majorité des cas une faute dans les termes des art. 1382 et 1383 pourra être relevée soit contre le voleur

16. Nîmes, 19 mars 1928, S. 1928-2-93 ; Trib. comm. Marseille, 22 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-121.
17. H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1169.

qui a mal conduit, soit contre le propriétaire qui a imprudemment abandonné sa voiture. Cependant, les solutions trouvées sur ce terrain ne sont pas satisfaisantes, pour des raisons d'ailleurs très différentes. Un recours contre le voleur sera très souvent illusoire, d'abord parce qu'il est insolvable. Quant au propriétaire, on a fréquemment tenté de faire valoir contre lui la faute d'avoir imprudemment abandonné sa voiture. Mais la plupart des décisions qui ont eu à statuer sur cette question ont rejeté l'application des art. 1382 et 1383, pour la raison qu'aucun lien de cause à effet n'existe entre l'imprudence du propriétaire et le dommage causé par l'accident [18].

On s'est donc tourné vers l'art. 1384, § 1er, pour essayer d'atteindre le propriétaire, seul personnage habituellement solvable et assuré, en sa qualité de gardien. Cependant, avant même de discuter sur ce dernier point, le propriétaire essayait de s'exonérer en invoquant le fait du tiers. Ce moyen de défense devait cependant la plupart du temps se révéler inefficace, étant donné que selon l'opinion dominante [19], le fait du tiers doit, pour pouvoir exonérer le gardien de la responsabilité que fait peser sur lui l'art. 1384, § 1er, revêtir les caractères du cas fortuit et de force majeure, c'est-à-dire être imprévisible et irrésistible.

Le terrain étant ainsi déblayé, la question se pose donc très nettement à présent : malgré le vol, le propriétaire a-t-il conservé la garde juridique sur sa voiture, ou bien le voleur en est-il devenu gardien ?

18. Paris, 5 décembre 1925, S. 1926-2-30, D.P. 1929-2-95, note Dallant ; Nîmes, 19 mars 1928, S. 1928-2-93 ; Trib. comm., Marseille, 22 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-121 ; Nancy, 10 juillet 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-779.

19. Voir, *infra*, n° 89.

Un certain nombre d'auteurs [20] ainsi que la plupart des décisions [21] se prononcent pour la dernière solution. Cependant il est à remarquer que deux auteurs, MM. A. Besson [22] et H. Mazeaud [23], ceux précisément qui ont étudié de plus près la notion de garde et en ont édifié une véritable théorie d'ensemble, ne partagent pas cette opinion, qu'il est impossible de concilier avec la notion de garde telle qu'ils l'ont si magistralement dégagée de la jurisprudence et de la doctrine des dernières années. Admettre que le voleur puisse être considéré comme gardien, c'est en effet ne pas tenir compte de la distinction capitale établie par ces auteurs entre la garde juridique et la garde matérielle. Le voleur peut bien avoir la garde matérielle, mais celle-ci n'engendre aucun effet en ce qui concerne la responsabilité. Quant à la garde juridique, comportant comme attribut essentiel le *droit* de direction, le voleur n'a pu l'acquérir, étant donné que le vol ne saurait lui conférer de *droit* sur la chose volé. « Si le voleur acquiert la direction de l'automobile, dit M. Besson [24], il n'a aucun pouvoir juridique sur elle ; l'obligation de garde pèse toujours sur le propriétaire, faute d'accord de volontés relatif au transfert de cette obligation ».

Cette solution, qui est la seule compatible avec la notion de garde telle qu'elle est actuellement établie, et

20. P. Esmein, sur Planiol et Ripert, *op. cit.*, n° 613 (p. 834, note 4) ; Ripert, note D.P., 1927-1-99 (2e col.) ; Dallant, note D.P., 1929-2-95 ; Savatier, note D.P., 1931-1-49.

21. Paris, 5e ch., 5 décembre 1929, S. 1929-2-30, D.P., 1929-2-95, note Dallant ; Nîmes, 19 mars 1928, S. 1928-2-93 ; Trib. comm. Marseille, 22 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-121 ; Nancy, 10 juillet 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-779.

22. André Besson, *op. cit.*, p. 91.

23. H. Mazeaud, « La faute dans la garde », *Rev. trim.*, 1925, p. 820 ; v. aussi H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1170.

24. *Op. et loc. cit.*

qui seule aussi est susceptible d'assurer à la victime de l'accident une protection efficace, a été consacrée par quelques décisions [25].

70. *Automobile conduite par un préposé contre le gré de son commettant.* — La question de la responsabilité des dommages causés par une automobile dans ces conditions se rapproche beaucoup de celle que nous venons d'examiner. Il ne s'agit, en effet, pas de savoir ici en quelle mesure le commettant est responsable, en vertu de l'art. 1384, § 3, des abus de fonction de son préposé, mais d'examiner s'il a conservé la garde de son véhicule, ou si celle-ci a passé sur la tête de son préposé infidèle.

Comme dans l'hypothèse du vol, nous estimons, avec MM. Mazeaud [26], que le droit de direction sur la voiture n'a pas été transmis au préposé, et que le patron conserve donc sa qualité de gardien. La Cour de Toulouse s'est également prononcée dans ce sens [27]. Il va sans dire d'ailleurs que le propriétaire conserve la faculté de s'exonérer en rapportant la preuve que le fait de son préposé présente à son égard les caractères du cas fortuit [28].

71. *Personnes ayant usé de la chose avec le consentement du propriétaire.* — Le raisonnement au moyen duquel nous avons résolu les deux hypothèses précédentes nous dicte la solution de principe à adopter dans cette hypothèse : selon la formule de MM. Mazeaud [29], « le détenteur

25. Seine, 25 mars 1925, *Gaz. Pal.*, 1925-2-81 ; Alger, 19 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1931-2-779, sous-note ; v. aussi Cons. d'Ét., 6 mai 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-179.
26. H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1172.
27. Toulouse, 6 mars 1930, D.P., 1930-2-97, note Jean Loup.
28. Voir, *infra*, n°s 78 et s.
29. H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1174.

devient gardien chaque fois qu'il acquiert, avec la garde matérielle, un droit de direction sur la chose qui lui est remise ». Comme on voit, il s'agit ici d'une formule alternative, qui fait dépendre la solution à donner à chaque espèce des éléments particuliers de cette dernière. Dans les paragraphes qui suivent, nous allons essayer de grouper les hypothèses très variées qui entrent dans cette catégorie.

72. *Préposé.* — Il semble à première vue être sans grand intérêt de savoir si le commettant, qui a confié à son préposé un véhicule, en reste gardien : s'il survient un accident, dira-t-on, le commettant sera responsable de toute façon en vertu de l'art. 1384, § 3. Mais cette dernière responsabilité ne joue qu'au profit des tiers, et le problème reste entier, au cas où le préposé lui-même subit un dommage.

Dans le domaine d'application de l'art. 1385, doctrine et jurisprudence étaient depuis longtemps à peu près unanimes pour décider que tout en confiant la conduite d'un animal à son préposé, le commettant en conservait la garde. Dans la suite, la jurisprudence ne fit que transposer cette solution dans le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées [30]. Au milieu de cette jurisprudence, un arrêt de la Chambre des requêtes du 12 janvier 1927 [31] vint proclamer la solution contraire : « Attendu, dit cet arrêt, qu'en confiant à V. la conduite du camion faisant le service de ses magasins, G. l'a

30. Req., 25 novembre 1924, S. 1926-1-129, note Hubert ; Seine, 30 avril 1925, *Gaz. Trib.*, 1925-2-657 ; Seine, 4 mai 1925, *Gaz. Trib.*, 1925-2-718 ; Paris, 26 juillet 1926, *Gaz. Pal.*, 1926-2-629 ; 25 avril 1931, S. 1931-2-160 ; Lyon, 4 novembre 1931, *Mon. jud. Lyon*, 14 février 1933.

31. S. 1927-1-129, note Mazeaud, D.P., 1927-1-145, note Savatier.

nécessairement préposé à la garde comme à la conduite de ce véhicule ». Cet arrêt de la Chambre des requêtes, qui semble avoir été suivi à cinq années d'intervalle par un autre arrêt statuant dans le même sens [32], a été vivement critiqué par une grande partie de la doctrine [33].

Pour justifier la solution prédominante, auteurs et tribunaux complètent la définition de la garde juridique, en exigeant, pour admettre son existence au profit d'une personne, non plus seulement le droit de direction, mais une indépendance complète quant à cette direction. A vrai dire, cette précision était nécessaire, car on pouvait sérieusement se demander à quoi pouvait correspondre en pratique le « droit de direction » d'un grand entrepreneur de transport, auquel il est matériellement impossible de surveiller tous les véhicules qu'il met en circulation et qui journellement se dispersent dans les directions les plus diverses. Une saine logique aurait dû pousser la doctrine comme la jurisprudence à adopter le raisonnement de la Chambre des requêtes et à considérer le préposé comme le véritable gardien du véhicule conduit par lui. En réalité, on peut se demander une fois de plus si, en désignant le commettant envers et contre tout comme gardien de la chose dommageable maniée par son préposé, la doctrine n'a pas vu plus ou moins inconsciemment derrière la formule magique du droit de direction cette « idée simple, équitable que celui qui a le fonctionnement d'une entreprise doit en supporter les risques » [34]. Nous le pensons et sommes d'avis que,

32. Req., 15 novembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-90.

33. Savatier, notes D.P., 1927-1-145, et D.P., 1931-1-49 ; Hugueney, note S. 1929-1-297 ; A. Besson, note D.P., 1928-2-15 ; H. Mazeaud, note S. 1927-1-129 ; P. Esmein, sur Planiol et Ripert, *op. cit.*, n° 614 ; Jean Loup, note D.P., 1930-2-99 ; H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1175.

34. Saleilles, note D.P., 97-1-433, *in fine*.

dans bien des cas, ce n'est que par cette considération que peut se justifier la responsabilité directe du commettant.

En réalité, à notre sens, la question de savoir si le commettant qui a confié sa voiture à un préposé lui a en même temps transféré, temporairement du moins, le droit de direction, est une question de fait. Autant il est naturel de considérer comme gardien le propriétaire qui a pris place dans sa voiture à côté de son chauffeur, autant c'est faire violence à la définition même que l'on a donné du droit de direction que de refuser la qualité de gardien juridique à un chauffeur qui quitte son patron durant plusieurs jours pour transporter des marchandises à quelques centaines de kilomètres.

Cette distinction que nous préconisons a d'ailleurs été adoptée par la jurisprudence dans les cas où il ne s'agit plus d'un chauffeur salarié, mais d'un « préposé occasionnel », souvent d'un ami [35], ou d'un mari qui conduit une voiture automobile appartenant à sa femme [36] - [37].

Il va sans dire que si nous avons critiqué la doctrine et la jurisprudence qui considèrent dans tous les cas comme gardien le commettant qui a confié la chose à son préposé, nous l'avons fait uniquement par souci de logique juridique, la solution donnée nous paraissant incompatible avec la définition qui voit dans le gardien juridique celui qui possède le droit de direction. Par ail-

35. Montpellier, 19 décembre 1929, *Mon. jud. Midi*, 1930-36 ; Req. 1er mai 1930, S. 1931-1-121, note P. Esmein, D.P., 1930-1-137, note Savatier ; Paris, 18 juillet 1930, *Gaz. Pal.* 1930-2-674, *Rev.assur. terr.*, 1931, 67 ; Crim., 17 avril 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-57 ; Dieppe, 19 décembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-502.

36. Paris, 8 novembre 1927, *Rec. assur.*, 1928-78 ; Seine, 21 janvier 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-446, sous-note ; Req., 16 décembre 1929, S. 1930-1-308, *Rev. assur. terr.*, 1930-357.

37. Req., 15 décembre 1930, *Gaz. Pal.*, 1931-1-121.

leurs il ne nous semble nullement opportun de charger le préposé d'une responsabilité qui, par le jeu de l'art. 1384, § 3 et de la législation sur les accidents du travail, serait de toute façon supportée par un patrimoine autre que le sien.

73. *Responsabilité du garagiste.* — Le principe suivant lequel le préposé, se trouvant dans un état de subordination vis-à-vis de son patron, ne saurait avoir sur la chose à lui confiée par ce dernier un droit de direction et partant être considéré comme gardien juridique de cette chose, nous permet d'expliquer également les solutions données dans des situations plus complexes.

Une question qui se pose fréquemment dans cet ordre d'idées, est celle de savoir à qui incombe la responsabilité d'un accident causé par une voiture qui, appartenant à un tiers, se trouve au moment de l'accident entre les mains d'un garagiste ou réparateur.

La jurisprudence admet en général qu'il n'existe pas de contrat de louage de service entre le propriétaire de la voiture et le garagiste, et que par conséquent la garde juridique a été transférée à ce dernier [38]. Le propriétaire est responsable par contre lorsque l'accident s'est produit au garage, mais à un moment où il avait repris la direction de la machine, surtout lorsqu'il est constaté que l'accident provient du vice d'un organe que le garagiste n'était pas chargé de vérifier [39].

La question de savoir dans quelle mesure le garagiste doit être considéré comme gardien se pose encore dans

38. Paris, 3 juillet 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-629 ; Crim., 17 avril 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-57 ; Req., 28 avril 1931, S. 1931-1-246 ; Crim., 1er juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-462 ; Paris, 3 janvier 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-477.
39. Amiens, 4 janvier 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-703.

l'hypothèse asez fréquente où le garagiste loue à un particulier une voiture, avec ou sans chauffeur, ou même met un chauffeur à la disposition de son client, sans voiture. Pour trouver la solution dans chacune de ces trois hypothèses, on fera la distinction suivante : si l'accident est dû à un vice de la voiture, c'est le propriétaire qui devra être considéré comme en ayant eu la garde au moment de l'accident ; si au contraire l'accident semble provenir d'un fait ayant trait à la conduite de la voiture, alors sera considéré comme gardien celui qui était au volant de la voiture au moment de l'accident, ou son commettant [40].

La distinction que nous venons d'indiquer ne joue d'ailleurs pas seulement dans le cas du garagiste, mais dans tous les cas où la chose dommageable a fait l'objet d'une *location* [41].

74. *Leçons de conduite.* — C'est encore la même distinction qui joue également dans l'hypothèse d'un accident survenu au cours d'une leçon de conduite, dans les cas du moins où la voiture appartient à l'élève. Par ailleurs, tout le monde est d'accord pour considérer le professeur comme gardien pour tout ce qui concerne la con-

40. Crim., 3 avril 1908, S. 1909-1-423 ; Req., 7 novembre 1910, S. 1911-1-84, D.P., 1912-1-322 ; Douai, 25 février 1921, *Gaz. Pal.*, 1921-1-585 ; Rouen, 4 mars 1921, *Gaz. Trib.*, 1921-2-472 ; Bourg, 18 mars 1924, *La Loi*, 20 juin 1924 ; Paris, 10 janvier 1927, *Gaz. Trib.*, 12 février 1927 ; Civ., 3 décembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-175 ; Colmar, 9 janvier 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-452 ; Douai, 27 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-811 ; Req., 28 avril 1931, S. 1931-1-246 ; v. également : Mlle Andrée Jack, *Les obligations et la responsabilité du garagiste*, Paris, 1932, ainsi que H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1180.

41. Cf., Civ. 13 février 1924, S. 1924-1-246 ; Bordeaux, 18 janvier 1926, *Gaz. Pal.*, 1926-1-384 ; Civ., 19 janvier 1927, D.P., 1928-1-17, note Savatier ; Trib. comm. Marseille, 18 juin 1928, *Rec. Marseille*, 1928-1-258 ; Douai, 4 décembre 1929, *Rec. Douai*, 1929-327 ; Trib. paix Le Havre, 10 décembre 1930, *Red. du Havre*, 1931-2-33.

duite de la voiture [42]. La même solution a été appliquée au cas du vendeur qui fait essayer sa voiture à un client éventuel [43].

42. P. Esmein, dans Planiol et Ripert, *op. cit.*, n° 613 (p. 835, note 1) ; Josserand, *Cours de droit civil positif français*, t. II, n° 544 ; Lalou, *op. cit.*, n° 587 ; H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 1176 ; Savatier, note D.P., 1931-1-49 ; Caen, 14 janvier 1929, *Rec. Rouen et Caen*, 1929-2-1 ; Colmar 12 décembre 1929, *Rev. Als.-Lorr.*, 1930-163.

43. Req., 15 décembre 1930, *Gaz. Pal.*, 1931-1-197.

CHAPITRE V

LES CAUSES D'EXONERATION

75. *Caractères généraux; inadmissibilité de la preuve de l'absence de faute.* — L'art. 1384, § 1er et la doctrine de la responsabilité du fait des choses, quelque soit le domaine qu'on leur assigne et le fondement sur lequel on les fait reposer, visent essentiellement à établir une responsabilité de plein droit à la charge du gardien de la chose ayant causé le dommage. La victime est donc exonérée de toute preuve, sauf bien entendu de celle du lien de cause à effet existant entre le fait de la chose et le dommage, dans les rares cas où ce fait ne ressort pas sans contestation possible des éléments de la cause.

Ce sera donc au gardien, lorsque celui-ci voudra lever le lourd fardeau de responsabilité qui pèse sur lui, de faire valoir et au besoin de prouver les circonstances qui lui paraissent être de nature à écarter totalement ou partiellement cette responsabilité.

Nous verrons cependant que ces circonstances exonératoires, quelque variées que soient celles qu'admettent la doctrine et la jurisprudence, doivent être étrangères à la personne du gardien; en d'autres termes, en l'état actuel de la doctrine et de la jurisprudence, la théorie de

la responsabilité du fait des choses ne permet pas au gardien de s'exonérer en prouvant que le dommage s'est produit sans qu'il y ait eu une faute quelconque de sa part. C'est là une solution qui est constante en jurisprudence depuis les célèbres arrêts de la Cour de cassation de 1919 et 1920 [1], qui ne faisaient d'ailleurs que consacrer une solution que la jurisprudence avait appliquée d'une façon constante, en ce qui concerne la responsabilité du fait des animaux, depuis les arrêts de la Chambre civile du 27 octobre 1885 [2] et du 9 mars 1886 [3]. Le bien-fondé de cette solution ne faisant plus l'objet d'une controverse au cours de l'époque que nous nous sommes proposé d'étudier plus particulièrement, il nous semble superflu de nous y arrêter plus longuement ici, d'autant plus que nous serons obligés de déduire les conséquences de cette solution au moment où nous rechercherons le fondement actuel de la responsabilité du fait de choses.

L'exonération par la preuve de l'absence d'une faute du gardien étant éliminée pour l'instant, les causes admises par la jurisprudence comme exonérant le gardien totalement ou partiellement de la responsabilité de plein droit qui pèse sur lui, peuvent se ranger en trois catégories.

76. *Classification des causes d'exonération.* — Il y a d'abord les faits que la formule jurisprudentielle englobe sous le nom générique de causes étrangères. Cette formule, dont le libellé a précisément pour but d'ex-

1. Civ., 21 janvier 1919, S. 1922-1-265, D.P., 1922-1-25, note Ripert ; Req., 28 juin 1920, D.P., 1922-1-25, note Ripert, S. 1920-1-367 ; Civ., 16 novembre 1920, S. 1922-1-97, note Hugueney, D.P., 1920-1-169, note Savatier.
2. S. 86-1-33, D.P., 86-1-207.
3. S. 86-1-244, D.P., 86-1-207.

clure l'absence de faute du gardien, comprend le cas fortuit et la force majeure, le fait d'un tiers et la faute de la victime. Ce sont là des faits dont le gardien devra prouver formellement et l'existence et le lien de cause à effet avec le dommage.

Mais on peut se poser la question de savoir si la « présomption » de faute ou de responsabilité de l'art. 1384, § 1er peut être détruite non seulement par une *preuve* contraire, mais également par une *présomption* contraire. C'est la question qui se pose lorsque se produit une rencontre dommageable entre deux choses qui toutes deux sont soumises à l'art. 1384, § 1er, et que l'absence de toute faute prouvée à la charge de l'un et de l'autre des gardiens ne permet pas de trancher le conflit péremptoirement. Nous verrons que la solution de cette question a soulevé, tant en jurisprudence qu'en doctrine, des controverses ardentes sur le point de savoir si la « présomption » pesant sur l'un des gardiens était susceptible d' « annuler » ou de « neutraliser » celle pesant sur l'autre.

La responsabilité que fait peser sur le gardien l'art. 1384, § 1er, pouvant paraître lourde à certains égards, la question s'est posée également de savoir si elle devait continuer à jouer au profit de ceux qui, ayant participé à l'usage de la chose, pouvaient paraître à certains égards moins intéressants que ceux qui avaient subi un dommage par le fait d'une chose qui leur était complètement étrangère. C'est un problème qui s'est posé notamment dans les cas où une personne transportée gratuitement en automobile avait été victime d'un accident. Mais le débat s'est élargi, et une nouvelle dée, celle d'acceptation des risques, s'étant fait jour

dans ce domaine, la même question s'est posée dans toute une série d'hypothèses où on pouvait considérer que la victime avait, dans une mesure plus ou moins large, participé à l'usage de la chose dommageable.

Telles sont les trois séries de causes qui limitent encore, quoi qu'on en dise, assez notablement la portée de l'art.1384, § 1er .Dans les trois sections qui vont suivre nous nous efforcerons de préciser la conception exacte que se font à l'heure actuelle doctrine et jurisprudence de chacune de ces trois causes d'exonération.

SECTION I

LES CAUSES PROUVÉES

77. *Formule générale et division.*— Il est une formule que nous retrouvons depuis 1919 dans tous les grands arrêts de principe dans lesquels notre Cour suprême a eu à statuer sur les différentes questions soulevées par l'application de l'art. 1384, § 1er. « Attendu, disent ces arrêts, avec très peu de variantes, que la présomption de faute établie par l'art. 1384, § 1er à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage, ne peut être détruite que par la *preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable*[4] ». En examinant cette formule de plus près, on constate qu'elle

4. Civ., 21 janvier 1929, S. 1922-1-265, D.P., 1922-1-25, note Ripert ; 16 novembre 1920, S. 1922-1-97, note Hugueney, D.P., 1920-1-169, note Savatier ; 15 mars 1921, S. 1922-1-100, D.P., 1921-1-25, note Ripert ; 29 juillet 1924, S. 1924-1-321, note P. Esmein, D.P., 1925-1-5, note Ripert ; 21 février 1927, S. 1927-1-137, note P. Esmein, D.P., 1927-1-97, note Ripert ; Ch. réun., 13 février 1930, S. 1930-1-121, note P. Esmein, D.P., 1930-1-57, note Ripert.

semble vouloir ranger en deux groupes les faits dont la preuve est admise à l'encontre de la présomption de l'art. 1384, § 1er. Il n'en est rien, en réalité, et la deuxième partie de la formule ne semble être qu'un terme générique pour désigner toutes les causes d'exonérations qui ne sont pas susceptibles d'être rangées dans la notion traditionnelle de cas fortuit ou de force majeure.

Quoiqu'il en soit, le souci de clarté nous commande d'examiner d'abord les solutions que la jurisprudence rattache à cette notion qui, bien qu'elle ne soit mentionnée par aucun des textes du Code civil concernant la responsabilité, fait cependant partie du fond commun de notre droit civil. Il est d'ailleurs à remarquer que cette notion de cas fortuit et de force majeure tout comme d'ailleurs l'idée de « cause étrangère non imputable » que nous trouvons dans l'art. 1147 du Code civil, a été prise dans le domaine de la responsabilité contractuelle, pour être transportée dans celui de la responsabilité délictuelle.

§ 1er

Cas fortuit et force majeure. Fait d'un tiers.

78. *Distinction entre cas fortuit et force majeure; manque d'intérêt pratique.*— Il ne nous semble pas inutile de rappeler que le Code civil, qui traite assez abondamment, sinon très méthodiquement, du cas fortuit et de la force majeure comme causes d'exonération du débiteur, emploie indifféremment tantôt l'une ou l'autre des deux expressions, tantôt les deux à la fois (v. les articles 855, 1148, 1302, 1722, 1730, 1733, 1769, 1772, 1773, 1784, 1882, 1929, 1934, 1954). La doctrine a bien essayé de définir séparément les deux notions, et cet

effort a trouvé un écho dans la jurisprudence qui s'est constituée pour l'interprétation de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail. Certains arrêts[5] ont décidé que le chef d'entreprise continuait à être responsable, lorsque l'accident était dû à un cas fortuit, c'est-à-dire à un risque inhérent au fonctionnement de l'entreprise, par exemple la rupture d'une chaudière, un éclat de métal, un mouvement involontaire de l'ouvrier ; la responsabilité du patron devait disparaître par contre lorsque l'accident pouvait être ramené à un cas de force majeure, c'est-à-dire était causé par une force de la nature, ouragan, inondation, foudre, tremblement de terre. Cette jurisprudence est manifestement inspirée de l'esprit spécial de la loi de 1898, qui avait pour but de faire peser sur l'entrepreneur une responsabilité exceptionnellement lourde, qui devait par conséquent aussi englober les cas fortuits.

En dehors de ce domaine spécial toutefois, la distinction n'a pas d'intérêt pratique, étant donné qu'il ne résulte des textes du Code civil aucune différence en ce qui concerne la force exonératoire du cas fortuit et de la force majeure

79. *Examen des faits envisagés comme pouvant constituer des cas fortuits ou de force majeure.* — Il nous reste donc à voir quels sont les faits qui, sous la dénomination de cas fortuit ou de force majeure, ont été envisagés comme pouvant exonérer le gardien de la responsabilité que fait peser sur lui l'art. 1384, § 1er, et dans quel sens la jurisprudence s'est prononcée relativement à leur force exonératoire.

5. Civ., 2 mars 1904, 1re espèce, D.P., 1904-1-553 ; Req., 30 avril 1912 S. 1912-1-502, D.P., 1912-1-32.

donnent la plupart des juridictions aux décisions qu'elles

80. 1° *Absence de faute ou cause inconnue.*— Disons d'abord, pour bien mettre les choses au point et éviter toute confusion, qu'il ne suffit pas qu'aucune faute n'ait été relevée contre le gardien ou que la cause de l'accident soit restée inconnue, pour affirmer que l'accident doit être considéré comme dû à un cas fortuit : plusieurs décisions ont eu l'occasion de le dire expressément[6]. Ces décisions ne font d'ailleurs en cela qu'appliquer strictement la formule des grands arrêts de principe selon lesquels la présomption établie par l'art. 1384, § 1er ne peut être détruite que par la *preuve* d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne soit pas imputable au gardien, et qu'il ne suffit pas d'établir que le gardien n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est restée inconnue.

81. 2° *Eclatement d'un pneumatique.*— Un des cas où la question du cas fortuit s'est posée fréquemment, est celle où un accident d'automobile avait eu pour cause l'éclatement d'un pneumatique. Or la jurisprudence est unanime pour refuser à ce fait le caractère d'un cas fortuit ou de force majeure[7]. Le motif que

6. Seine, 14 novembre 1927, *Gaz. Pal.*, 1928-1-132 ; Civ., 12 mars 1929, D.H., 1929-234, *Gaz. Pal.*, 1929-1-735 ; Civ., 2 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-566.

7. Boulogne-sur-Mer, 15 février 1924, *Gaz. Pal.*, 1924-1-608 ; Caen, 26 novembre 1924, Paris, 9 mai 1925 et Lyon, 10 juin 1925, D.P., 1926-2-127, note Ricol ; Angers, 29 juin 1926, S. 1926-2-26, D.H., 1926-538 ; Chambéry, 26 octobre 1926,D.H.,1927-26, *Gaz.Pal.*, 1927-1-171 ; Rhône, 9 décembre 1926, D.H., 1927-161 ; Lyon, 30 décembre 1926, D.H., 1927-177 ; Alger, 12 janvier 1927, *Gaz Pal.*, 1928-1-308 ; Grenoble,21 juin 1927 Journ. Grenoble 1928, p.23 ; Seine, 25 juillet 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-446 ; Paris, 24 juillet 1929, *Gaz. Trib.*, 20 août 1929 ; Montluçon, 24 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930-1-471 ; Civ., 14 mai 1930, *Rev. assur. terr*, 1930-941 ; Civ., 21 juin 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-574 ; Paris, 18 juillet 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-674, *Rev. assur. terr.*, 1931-67, note M. Picard.

ont prises sur le point qui nous intéresse, est que l'éclatement d'un pneumatique est un événement prévisible et évitable, contre lequel un chauffeur averti doit prendre des précautions [8]. D'autres décisions se fondent sur ce fait que l'éclatement d'un pneumatique « est, en principe, le résultat d'un vice propre de la chose dont le gardien doit être présumé responsable » [9].

82. 3° *Rupture d'un organe essentiel ; vice de la chose.*— Cette considération nous amène vers l'hypothèse plus générale ou l'accident est causé par la rupture d'un organe essentiel de la chose. La jurisprudence est à peu près unanime pour admettre que ce fait ne saurait constituer le cas fortuit ou de force majeure susceptible d'exonérer le gardien de la responsabilité que fait peser sur lui l'art. 1384 [10].

Parmi toutes ces décisions, l'arrêt de la cour d'appel de Paris peut nous sembler particulièrement intéressant, étant précédé de conclusions conformes de M. le substitut du procureur général Lamothe [11]. Ces conclusions ont le mérite de bien envisager la question sous les deux aspects successifs sous lesquels elle se pose.

8. Voir notamment dans ce sens : Grenoble, 21 juin 1927, Civ, 21 juin 1930, et Paris, 18 juillet 1930, précités.

9. Voir dans ce sens : Lyon, 30 décembre 1926, et Montluçon, 24 décembre 1929, précités.

10. Lyon, 27 octobre 1921, *Rec. assur.*, 1922-1-72 (rupture de la bielle de direction) ; Grenoble, 15 novembre 1921, *Gaz. Pal.*, 1922-1-499 (déboitement de la pièce de direction) ; Paris, 7 avril 1922, *Gaz. Pal.*, 1922-1-138 (rupture de la barre de direction) ; Lyon, 14 octobre 1922, *Rec. assur.* 1923-33 ; Dijon, 4 juin 1923, *Rec. Dijon*, 1923-98 (brusque cessation de fonctionnement des freins) ; Lyon, 27 mars 1924, *Rec. assur.* 1924-277 ; Req., 2 mars 1927, S. 1927-1-232, D.P., 1927-1-121, note Leon Mazeaud (rupture d'un ressort) ; Paris, 8 juin 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-386 (rupture de la lame-maîtresse du ressort droit-avant) ; Paris, 13 juin 1931, S. 1932-2-111 (rupture d'une lame de ressort) ; Paris, 5 novembre 1931, *Gaz. Trib.*, 19 décembre 1931 (rupture de la fusée d'une roue).

11. *Gaz. Pal.*, 1931-2-274.

L'éminent magistrat, après avoir rappelé les différents arrêts de principe qui vont depuis le célèbre arrêt de la Chambre civile du 16 juin 1896 jusqu'au non moins fameux arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, constate que cette jurisprudence n'a pas cessé d'affirmer, en des termes qui ont pu varier selon l'époque ou selon l'espèce, que pour l'application de l'art. 1384 il n'est pas nécessaire que la chose ait un vice inhérent à sa nature. Or, en partant de cette formule, il est facile de faire le raisonnement *a fortiori* qui consiste à dire : si la jurisprudence rend le gardien responsable *même* lorsque aucun vice n'est relevé sur la chose, cette responsabilité doit donc être admise à plus forte raison lorsqu'il est établi que c'est un vice de la chose qui a été la cause de l'accident : bien loin de constituer une cause d'exonération pour le gardien, la preuve d'un vice de la chose ayant causé l'accident sera donc une raison de plus pour rendre responsable de plein droit le gardien de la chose.

Mais même en dehors de ces considérations, il y a toute une série de motifs qui commandent impérieusement de laisser le vice de la chose en dehors de la catégorie des cas fortuits. Il y a d'abord une raison d'équité : « Si le vice de construction caché, dit M. le substitut du procureur général Lamothe, n'engendre pas de responsabilité à la charge du possesseur (propriétaire ou gardien) de la chose..., la victime du fait de cette chose devra subir en sa personne ou en celle de ses héritiers le dommage sans compensation aucune. Le constructeur fautif ne pourra même pas être utilement recherché. En effet, le propriétaire ou le gardien, se trouvant exonéré, n'aura aucun intérêt à exercer un recours contre ce constructeur ; pas d'intérêt, pas d'action. Et de leur

côté, la victime ou ses ayants cause se heurteront à des difficultés juridiques et matérielles qui seront le plus souvent insurmontables. Pas de préjudice direct commis à leur encontre par le constructeur de la machine défectueuse ». Et l'éminent magistrat de conclure, et nul ne saurait certes lui donner tort : « Est-ce juste ? De bons esprits, prompts à s'alarmer et à traduire sans retenue leurs alarmes, crieraient certainement à l'iniquité ».

Il est vrai qu'en se plaçant sur le terrain ordinaire de la définition du cas fortuit, on pourrait dire que dans bien des cas, le vice de la chose est un fait imprévisible et inévitable. Mais en réalité il s'agit de s'entendre sur le sens et l'étendue de cette imprévisibilité, et il importe de ne pas oublier ce fait élémentaire qu'aucune activité humaine ne serait pratiquement possible s'il fallait prévoir et prévenir tous les dangers susceptibles d'être imaginés.

Par ailleurs, un autre encore des caractères du cas fortuit fait défaut dans l'hypothèse d'un accident causé par un vice de la chose : le cas fortuit exonératoire de responsabilité doit consister en un fait qui soit non seulement étranger à la personne du gardien, mais également extérieur à la chose gardée. C'est ce que dit expressément l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 [12], en affirmant qu'il n'y a pas cas fortuit « quand l'accident a été causé par une force même imprévisible, du moment qu'elle est inhérente à la chose elle-même ».

La solution ne peut donc faire de doute, et ce ne sont que des décisions isolées qui accordent à un vice de la

12. Civ., 21 février 1927, avec conclusions conformes de M. l'avocat général Langlois, S. 1927-1-137, note P. Esmein, D.P., 1927-1-97, note Ripert.

chose dommageable et le caractère et la force exonératoire du cas fortuit. Telle est une décision du Tribuna civil de Laval du 23 octobre 1930 [13], qui considère comme cas fortuit le déclenchement du pignon baladeur dans le mécanisme de frainage d'un camion. Cette décision ne change d'ailleurs rien au caractère nettement restrictif de la jurisprudence, caractère que nous ne manquerons pas de retrouver encore à propos d'autres hypothèses.

83. 4° *Dérapage.* — Une de ces hypothèses est encore celle où un accident d'automobile se produit à la suite d'un dérapage. Là encore la jurisprudence est unanime pour dire que le dérapage ne constitue pas un cas fortuit exonératoire de responsabilité [14]. Le raisonnement que font la plupart de ces décisions sur la question qui nous intéresse est d'ailleurs extrêmement simple : le dérapage, disent les tribunaux, est habituellement provoqué par le mauvais état de la route : or, c'est là un état de choses que le conducteur peut non seulement prévoir, mais dont il peut, par des mesures de prudence élémentaires, éviter les effets fâcheux ; s'il ne le fait pas, et que le dérapage se produit, la présomption de faute que l'art. 1384, § 1er fait peser sur lui est non levée, mais bien au contraire confirmée et aggravée.

C'est là d'ailleurs le raisonnement que nous trouvons dans les motifs de l'arrêt précité de la Cour d'appel de

13. Laval, 23 octobre 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-606, *Rev. assur. terr.* 1931-108, note M. Picard.

14. Douai, 4 mai 1925, *Gaz. Pal.*, 1925-2-112 ; Ruffec, 7 juillet 1926, D.H., 1926-527 ; Angers, 29 mars 1927, D.H., 1927-310 ; Douai, 14 juin 1927, *Rec. Douai*, 1927-326 ; Req., 16 juillet 1928, D.P., 1922-1-33 ; Paris, 14 mars 1930, D.P., 1930-2-115, note A. Besson ; Paris 25 juillet 1931, S. 1932-2-101.

Paris du 25 juillet 1931 : « Considérant, dit cet arrêt, que le dérapage, fait fréquent surtout pour les véhicules à moteur inanimé (?), ne constitue ni un cas fortuit, ni un cas de force majeure ; qu'il ne provient pas uniquement du mauvais état du sol ; que le poids de la voiture, sa vitesse et la direction qui lui est imprimée sont aussi des facteurs qui y contribuent ; qu'il peut et doit être prévu et évité par tout automobiliste habile et prudent ».

84. *Projection d'un caillou par la roue d'une automobile.* — Une question un peu semblable se pose dans l'hypothèse, assez fréquente dans la pratique judiciaire, où un caillou projeté par la roue d'une automobile vient briser la glace d'une devanture de magasin. Certaines décisions estiment qu'en dehors du cas où la vitesse est excessive ou de l'hypothèse où il s'agissait d'un caillou particulièrement gros qui pouvait être vu de loin et évité, de semblables accidents doivent être considérés comme inévitables et revêtir par conséquent le caractère d'un cas fortuit, ceci soit parce qu'il est impossible à un conducteur d'éviter des cailloux de moindre grandeur [15], soit parce que des tombereaux de pierres avaient semé sur la route de nombreux cailloux qui, étant donné précisément leur nombre, ne pouvaient être évités [16]. Mais ce ne sont là encore que des décisions isolées, et l'ensemble de la jurisprudence admet, explicitement ou implicitement, la solution contraire [17].

15. Seine, 10 février 1925, D.P., 1925-2-21, note Lalou.

16. Mamers, 23 mars 1926, *Journ. assur.* 1927-139, *Gaz. Trib.*, 22 mai 1926.

17. Vienne, 5 mars 1925,. DP., 1926-2-21, note Lalou ; Nancy, 15 juillet 1925, *Gaz. Pal.*, 1925-2-495 ; Grenoble, 10 novembre 1925, *Journ. assur.* 1928-179 ; Trib. comm. Seine, 27 octobre 1926, *Gaz. Pal.*, 1927-1-270 ; Trib. comm. Le Havre, 27 mars 1929, *Rec. Le Havre*, 1929-1-106 ; 11 mai 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-37 ; Req., 24 novembre 1930. *Gaz. Pal.*, 1930-2-ꝏ 3 ; Trib. Agen, 30 juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-863.

Les décisions qui se sont prononcées dans ce sens considèrent « que le fait pour une automobile de projeter par ses roues des cailloux qui se trouvent sur la chaussée est un accident prévisible qui tient principalement, en dehors de la vitesse de voiture, à l'élasticité des pneumatiques et au poids du véhicule [18] ». Comme au cas de dérapage, le mauvais état de la route, susceptible d'être parmi les causes de semblables accidents, ne saurait constituer cet événement imprévisible et irrésistible pouvant être considéré comme un cas fortuit : c'est au conducteur attentif à prendre les précautions nécessaires et à régler son allure en conséquence [19].

85. 6° *Intervention de forces de la nature.* — Nous trouvons la même sévérité pour l'appréciation du cas fortuit ou de force majeure dans les hypothèses très diverses où l'accident a été causé par une action quelconque de la nature. Dans toute une série de cas les tribunaux ont refusé, malgré l'intervention d'un événement atmosphérique ou météorologique, d'exonérer le gardien, parce que celui-ci avait commis une faute qui enlevait à l'événement son caractère inévitable. C'est ainsi que la jurisprudence a refusé de considérer comme susceptibles d'exonérer le gardien : la présence sur la route d'une couche de neige ou de verglas faisant déraper une automobile [20], ou occasionnant la chute d'un cheval [21]; le vent et la pluie empêchant un conducteur de percevoir, à un croisement, les sons de trompe d'une autre voiture [22];

18. A. Besson, « Cas fortuit et force majeure dans les accidents d'automobiles », *Rev. assur. terr.*, 1931-272.
19. Req., 2 mars 1927, S. 1927-1-232, D.P., 1927-1-121, note Léon Mazeaud.
20. Ruffec, 7 juillet 1926, D.H., 1926-527.
21. Grenoble, 3 février 1928, *Sem. jur.*, 1928-593.
22. Alençon, 6 novembre 1929, D.H., 1930-79.

la gelée entraînant l'extinction de phares à acétylène [23] ; dans tous ces cas les tribunaux ont admis que le conducteur aurait pu éviter l'accident en ralentissant et en redoublant d'attention. De même, les tribunaux ont-ils refusé de considérer comme dû à un cas fortuit ou de force majeure l'accident causé par la présence sur la route d'un arbre abattu par la tempête, lorsqu'il est établi que cet accident ne s'est produit qu'un certain laps de temps après la chute de l'arbre, c'est-à-dire à un moment où le gardien de ce dernier aurait dû avoir supprimé cet obstacle à la circulation [24]. Dans une hypothèse un peu différente, la Cour d'appel de Rabat, ayant à se prononcer sur la responsabilité de l'incendie d'une meule causé par une escarbille échappée d'une locomotive, refuse de voir un cas de force majeure dans l'action d'un vent violent qui a fait tomber l'escarbille en dehors de la voie [25]. Une autre décision, ayant à statuer sur la chute d'un arbre dont les racines principales étaient mortes et qu'un coup de vent avait abattu, a refusé à juste titre de reconnaître un cas fortuit dans ce vice de la chose, même ignoré du propriétaire [26] ; cette solution est d'ailleurs entièrement conforme à celle admise dans les cas d'accidents d'automobiles causés par la rupture inopinée d'un organe important de la voiture.

En sens opposé nous trouvons par contre ici quelques décisions dans lesquelles la jurisprudence a attribué le caractère de force majeure à certaines interventions des forces de la nature. C'est ainsi que la Cour de Rennes a

23. Dijon, 15 novembre 1923, D.H., 1924-153.
24. Nevers, 13 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-377 ; Le Havre, 29 novembre 1930, *Rec. Rouen et Caen*, 1931-1-42.
25. Rabat, 23 avril 1931, *Gaz. Trib. Maroc*, 4 juillet 1931.
26. Hazebrouck, 14 janvier 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-243.

reconnu ce caractère à la crue anormale d'une rivière retardant le renflouement d'un navire échoué [27]. De même le Tribunal civil de Thonon a vu un cas de force majeure dans le fait d'un bloc de rocher qui avait été détaché d'une carrière par l'effet d'une tempête et d'une trombe d'eau [28], et le Tribunal civil de Saint-Brieuc dans l'éboulement d'une falaise à la suite de violentes tempêtes [29]. Il est vrai que les considérations sur lesquelles se base cette dernière décision pour affirmer l'existence de la force majeure nous semblent quelque peu étrangères à la question. Les deux autres décisions cependant invoquent nettement le caractère anormal ou imprévisible de l'événement ; elles forment en cela la contre-partie très logique des décisions précitées qui rejettent le cas fortuit et la force majeure : il est évident qu'il faut considérer comme des phénomènes tout à fait normaux et parfaitement prévisibles le gel, la chute de neige et la formation de verglas en hiver, et la pluie et le vent en toute saison.

Il a cependant été décidé que le vent ne revêt le caractère de force majeure que lorsqu'il est imprévisible et qu'il est « tellement impétueux qu'il puisse être qualifié d'ouragan [30] » ; ces deux conditions ne sont pourtant pas toujours exigées [31].

86. 7° *Ricochet d'une balle.* — Se plaçant toujours sur le terrain de la prévisibilité, la jurisprudence a également refusé de considérer comme cas fortuit ou de force

27. Rennes, 27 novembre 1929, *Rec., Rennes*, 1930-99.
28. Thonon, 31 juillet 1931, *Gaz. Pal.*, 1932-1-108.
29. Saint-Brieuc, 24 novembre 1931, *Gaz. Pal.*, 1932-1-108.
30. Colmar, 18 juin 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-615.
31. Douai, 10 novembre 1931, *Rec. Douai*, 1932-1-116.

majeure le ricochet d'une balle tirée dans un tir forain [32]. « Attendu, dit la Cour d'Angers, que le ricochet qui s'est produit ne peut à aucun point de vue être assimilé à un cas fortuit ou de force majeure ; que manifestement il constitue un événement prévisible, même banal, dont la prudence humaine peut éviter la réalisation par des mesures appropriées et par un dispositif parfaitement efficace ».

87. 8° *Disposition des lieux.* — Se basant toujours sur les mêmes idées de prévisibilité et d'évitabilité, la jurisprudence refuse également de trouver un cas fortuit exonératoire de responsabilité dans les cas où le conducteur d'une automobile prétend imputer l'accident qu'il a occasionné à une fâcheuse disposition des lieux. Or diverses décisions ont décidé qu'il n'y avait pas cas fortuit : lorsqu'un chemin débouchant sur une grande route ne peut être aperçu par l'automobiliste roulant sur celle-ci qu'en arrivant à proximité du point d'intersection [33] ; lorsqu'un mur empêche la visibilité à l'approche d'un passage à niveau dépourvu de barrières [34] ; lorsque le conducteur ignore la configuration de la route et qu'une bifurcation est cachée par un tournant et des arbres [35].

88. 9° *Hypothèses diverses.* — Voici encore toute une série d'hypothèses très diverses où la jurisprudence,

32. Civ., 25 juillet 1927, S. 1928-1-89, note P. Esmein ; 18 juillet 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-610 ; 5 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-849, D.H. 1928-608 ; 9 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-849 ; Angers, 12 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930-1-33.,

33. Trib. Chambéry, 14 mai 1927, sur appel Chambéry, 8 mai 1928, et sur pourvoi Req., 1er mai 1930, S. 1931-1-121, note P. Esmein, D.P., 1930-1-140, note Savatier.

34. Paris, 5 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-733.

35. Bourges, 8 mars 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-285, D.H., 1928-359.

s'inspirant toujours des mêmes principes, a refusé de reconnaître le cas fortuit ou de force majeure exonératoire de responsabilité : le cas fortuit est invoqué par le propriétaire d'un cheval qui, effrayé par les phares d'une automobile, cause un accident ; or, la Cour de Lyon estime que « la circulation continue et de plus en plus intense des automobiles sur les routes oblige les conducteurs de chevaux à les accoutumer à cette circulation et à ne les mettre en service que lorsqu'ils ne manifestent plus de frayeur » ; la Cour estime donc que l'accident était prévisible et évitable [36].

Une explosion simultanée de 20.000 grenades cause des dégâts à un tiers ; ce tiers poursuit le gardien des grenades en réparation, en se fondant sur l'art. 1384, § 1er ; le gardien allègue comme force majeure la nécessité où il avait été de réaliser rapidement la fabrication et la livraison des engins dans l'intérêt de la défense nationale. Mais la Cour de cassation n'admet pas ce point de vue : « Attendu, dit-elle, que la nécessité de réaliser rapidement la fabrication et la livraison des engins dans l'intérêt de la défense nationale n'excluait pas, pour le gardien, la possibilité de prendre ses précautions et de remplir ses devoirs, et l'autorisait moins encore à enfreindre, comme l'arrêt constate qu'il l'a fait, les prescriptions administrative dont son établissement avait été l'objet ; que cette nécessité, par lui alléguée à tort comme un cas de force majeure, n'a donc pu l'exonérer de sa responsabilité » [37].

L'existence d'un cas fortuit a par contre été admise dans le cas où un accident d'automobile avait été causé

36. Lyon, 26 octobre 1928, *Mon. jud. Lyon*, 22 mars 1929.
37. Civ., 11 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-676.

par l'irruption brusque et inattendue d'un animal sur la route [38]. De même a été considéré comme imputable à un cas fortuit l'accident survenu au client d'un débit de tabac qui a été mordu par un rat sauvage se trouvant par hasard dans la cabine téléphonique, alors surtout qu'il n'était pas établi que la présence de l'animal résultait de la négligence du débitant ou de la malpropreté de son local [39].

89. *Fait d'un tiers.* — Parmi les causes d'exonération admises par la jurisprudence à l'encontre de la présomption de l'art. 1384, § 1er, il en est une qui touche d'assez près la catégorie des cas fortuits et de force majeure que nous venons d'étudier : c'est le fait du tiers. Cette cause d'exonération est tellement voisine du cas fortuit que plusieurs juridictions se sont demandées, et à juste raison, si le fait du tiers, pour avoir force exonératoire, ne devait pas emprunter au cas fortuit et de force majeure leurs caractères fondamentaux, c'est-à-dire l'imprévisibilité et l'inévitabilité.

Les cours d'appel d'Orléans [40] et de Riom [41], et à leur suite la Chambre des requêtes [42] se sont prononcées pour l'affirmative : ayant à statuer sur des collisions, ces arrêts décident que même lorsque la faute du conducteur de l'autre véhicule est prouvée, elle ne libère le gardien de l'automobile que si elle était imprévisible et irrésistible.

38. Civ., 30 décembre 1929, D.P., 1930-1-41, note Savatier, *Rev. assur. terr.*, 1930-340, note M. Picard.
39. Trib., paix Paris, 18 novembre 1931, *La Loi*, 23 décembre 1931.
40. Orléans, 21 mai 1924, D.P., 1925-2-1929, note Roger.
41. Riom, 21 octobre 1926, *Gaz. Pal.*, 1927-1-159.
42. Req., 2 mars 1927, S. 1927-1-232, D.P., 1927-1-121, note Léon Mazeaud ; voir plus récemment et dans le même sens : Trib.paix Toulouse, 4 novembre 1931, *Journ. jug. paix*, 1932-110, et Paris, 23 novembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-327.

Mais la Chambre civile ne s'est pas ralliée à ce point de vue et décide au contraire que la faute d'un tiers constitue une cause étrangère non imputable au gardien dès qu'il est établi que ce dernier (ou son préposé) n'a commis aucune faute [43]. C'est d'ailleurs le point de vue qu'ont adopté certains tribunaux auxquels étaient soumis des accidents consistant en ce que le conducteur d'une voiture, ébloui par les phares d'une automobile arrivant en sens inverse, avait heurté un piéton [44] ; ces décisions ont refusé de reconnaître force exonératoire au fait du « tiers éblouisseur », parce qu'elles ont estimé que le défendeur aurait dû pour, se conduire en conducteur prudent, corner, ralentir et au besoin même s'arrêter.

La question de la force exonératoire du fait du tiers se pose également dans une autre hypothèse, celle de l'accident causé par une voiture volée, hypothèse qui se complique à vrai dire d'autres éléments. Les décisions ayant eu à statuer dans de pareilles espèces ont, en effet, eu à résoudre une première question : celle de savoir si le propriétaire de la voiture volée avait conservé la garde juridique [45]. Seules les décisions qui ont répondu affirmativement à cette question [46] ont eu à se poser le problème qui nous occupe, c'est-à-dire celui de savoir si le vol de la voiture par un tiers pouvait être assimilé à un cas fortuit ou de force majeure : elles ont répondu négativement, estimant que le propriétaire de la voiture

43. Civ., 9 janvier 1929, S. 1929-1-369 ; Civ., 24 juillet 1930, *Rev. assur. terr.* 1930-1138, *Gaz. Pal.*, 1930-2-298 ; v. aussi Montreuil-sur-Mer, 26 janvier 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-778.

44. Paris, 12 mars 1930, *Rev. assur. terr.* 1930-115 ; Pas-de-Calais, 16 avril 1930, D.H., 1930-375.

45. V. *supra*, n° 68.

46. Seine, 25 mars 1925, *Gaz. Pal.*, 1925-2-81 ; Alger, 19 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1931-2-780.

aurait pu prévoir le vol et l'éviter par une meilleure surveillance. Les autres décisions, plus nombreuses, qui estiment que le vol a enlevé la garde de la voiture au propriétaire, refusent d'ailleurs également d'atteindre ce dernier sur la base de l'art. 1382, la faute de négligence que le propriétaire peut avoir commise en ne surveillant pas suffisamment sa voiture n'étant pas dans un lien de cause à effet direct avec l'accident, causé par une faute du voleur [47].

90. *Sévérité de la jurisprudence dans l'appréciation du cas fortuit : de la force majeure et du fait d'un tiers.* — En cette matière de la force exonératoire du fait du tiers, comme en celle plus générale du cas fortuit et de force majeure, la jurisprudence a donc adopté un ensemble de solutions qui dénote une sévérité très marquée à l'égard du gardien de la chose. Sans vouloir anticiper sur ce qui sera dit au chapitre suivant sur le fondement de la responsabilité du fait des choses, nous n'estimons cependant pas inutile de faire, dès maintenant, quelques considérations qui se rattachent plus directement aux solutions que nous venons d'exposer [48].

Lorsque l'on compare ces solutions avec celles données par la jurisprudence en matière de responsabilité contractuelle du transporteur, nous constatons qu'elles sont sensiblement les mêmes. Et cependant, on comprendrait aisément que la jurisprudence se montrât plus rigoureuse

47. Paris, 5 décembre 1925, S. 1926-2-30, D.P., 1929-2-95, note Dallant ; Nîmes, 19 mars 1928, S. 1928-2-93 ; Trib. comm. Marseille, 22 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-121 ; Paris, 28 mai 1930, *Rev. assur. terr.* 1930-901 ; Nancy, 10 juillet 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-779.

48. Nous nous permettons d'ailleurs de signaler à ce sujet la très remarquable étude de M. André Besson, « Cas fortuit et force majeure dans les accidents d'automobiles », *Rev. assur. terr.*, 1931, p. 272.

envers le transporteur qui se trouve engagé dans un lien de droit vis-à-vis de la personne transportée, qu'envers le gardien d'une chose inanimée qui n'est liée par aucun lien préexistant avec la personne qui subit un dommage par le fait de cette chose. Il n'en est rien cependant, et pour choquante qu'elle puisse sembler au premier abord, il faut bien trouver à cette jurisprudence une explication

On la trouve, au moins en apparence, en regardant d'un peu près le texte de l'art. 1384, non seulement le 1er alinéa, mais l'ensemble de l'article. L'avant-dernier alinéa de cet article dispose, en effet : « La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les pères et mères, instituteurs et artisans, ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité ». Dans la doctrine courante on en conclut par raisonnement *a contrario* que cette faculté d'exonération est refusée aux maîtres et commettants pour la responsabilité qui pèse sur eux du fait de leurs domestiques et préposés. Mais certains auteurs particulièrement ingénieux sont allés plus loin et soutiennent que ce raisonnement *a contrario* doit s'appliquer non seulement aux maîtres et commettants, mais à toutes les autres personnes que l'art. 1384 déclare responsables, et en particulier aux gardiens de choses inanimées [49].

A vrai dire, il n'est pas très sûr que cette explication, pour ingénieuse qu'elle soit, corresponde très exactement aux intentions du législateur de 1804. Les considérations que nous ferons au chapitre suivant sur la question du fondement de la responsabilité du fait des choses nous amènera d'ailleurs à constater combien, devant l'évolu-

49. V. Et. Bartin, sur Aubry et Rau, *Cours de Droit civil français*, 5e ed., t. VI, § 448, p. 430, note 10 ; André Besson, *op. cit.*

tion économique et l'inertie du législateur, les interprètes ont souvent été amenés à faire violence aux textes existants.

Il y a lieu de constater cependant avec M. A. Besson [50] que la jurisprudence fait, dans le domaine qui nous occupe, une différence entre la responsabilité du transporteur et celle du gardien qui cause un dommage à un tiers : elle demande, pour exonérer ce dernier par le cas fortuit ou la force majeure, une condition de plus : le fait exonératoire doit être extérieur à la chose. Et de prime abord, lorsque l'on se souvient que le débiteur contractuel est responsable de son fait personnel, alors que le gardien l'est, aux termes mêmes du texte, du fait de la chose qu'il a sous sa garde, on comprendra cette différence. Il est vrai toutefois que lorsque l'on s'élève un peu plus haut et que l'on aborde la question du fondement, la solution peut paraître moins logique.

§ 2

Faute de la victime. Exonération totale ou partage de la responsabilité

91. *Questions à examiner.* — A côté du cas fortuit de la force majeure et du fait d'un tiers, il est une autre cause étrangère capable de faire tomber, totalement ou partiellement, la responsabilité du gardien, c'est la faute de la victime elle-même. La question ne s'est au fond jamais posée de savoir si cette faute de la victime devait être admise parmi les causes étrangères exonératoires de responsabilité : l'affirmative sur ce point

50. A. Besson, *op. cit.*

n'a jamais fait de doute. Deux questions d'application cependant se sont posées et ont donné lieu à une abondante jurisprudence : il s'agissait de savoir dans quels cas cette faute de la victime revêtait un caractère de gravité suffisant pour contrebalancer la responsabilité du gardien fondée sur l'art. 1384, § 1er ; et en deuxième lieu se posait la question de savoir si cette exonération, à l'instar de la faute même de la victime, pouvait comporter des degrés : en d'autres termes, si cette exonération pouvait, dans certains cas, n'être que partielle et donner lieu ainsi à un partage de responsabilité.

Pour pouvoir répondre à la première de ces deux questions, nous allons rapidement passer en revue les solutions données par la jurisprudence au cours de ces dernières années, pour en dégager ensuite les lignes directrices et voir en quelle mesure il est possible d'établir un rapprochement avec les solutions admises en ce qui concerne les autres causes d'exonération.

92. *Cas où la jurisprudence a eu à se prononcer sur l'existence d'une faute de la victime.* — Il est évident que c'est en matière d'accidents d'automobiles que la question, comme en général celle de l'application de l'art. 1384, § 1er s'est posée le plus fréquemment, et c'est surtout dans l'hypothèse où l'automobile avait renversé un piéton ou même un cycliste que l'automobiliste actionné en responsabilité avait une tendance à accuser la victime d'avoir elle-même été la cause de l'accident, de s'être imprudemment « jetée sur l'auto ».

Or, malgré sa sévérité envers les automobilistes, la jurisprudence admet dans de nombreuses décisions que le piéton commet une faute susceptible d'exonérer tota-

proche de la voiture, il se livre à des « allées et venues désordonnées » sur la chaussée [51], ou lorsque quittant le trottoir, il s'engage sur la chaussée sans s'être assuré au préalable que la venue d'aucun véhicule ne mettait obstacle à ce mouvement [52] ; la solution est la même à l'égard des cyclistes qui traversent inopinément la chaussée [53]. Mais il faut que le fait de la victime ait vraiment le caractère d'une imprudence sinon grave du moins indiscutable ; aussi la jurisprudence a-t-elle refusé de retenir une faute contre le piéton qui avait suivi la chaussée au lieu de se tenir sur le trottoir [54], ou qui était descendu du trottoir à un endroit où celui-ci n'avait plus qu'une largeur minime [55], ou au piéton qui au moment où il a été renversé avait presqu'entièrement traversé la chaussée [56], ou enfin à celui auquel on ne pouvait reprocher qu'un moment d'hésitation à la suite d'un coup de klaxon d'ailleurs tardif [58].

Une faute de la victime n'existe évidemment pas davantage, lorsque celle-ci a été blessée à la suite d'un acte de dévouement [57].

Lorsque des enfants sont victimes d'accidents d'automobiles ou autres, c'est leur imprudence naturelle qui les a amenés à être eux-mêmes le plus souvent causes de

51. Montpellier, 11 mars 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-1-848 ; Req., 3 mai 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-126.

52. Seine, 3 novembre 1927, *Journ. assur.* 1928-588 ; Vendée, 23 juin 1928, *Sem. jur.* 1928-1011 ; Paris, 21 mars 1931, *Gaz. Pal.* 1931-1-795 ; Req., 24 mars 1931, *Gaz. Pal.* 1931-1-793 ; Paris, 4 avril 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-1-940 ; Douai, 13 juin 1932, *Rec. Douai*, 1932-251 ;Seine 6 janvier 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-501.

53. Caen, 19 octobre 1927, *Rec. Rouen et Caen*, 1928-2-45 ; Req., 24 novembre 1931, S. 1932-1-31 ; 9 décembre 1931, *Gaz. Pal.*, 1932-1-364.

54. Douai, 9 décembre 1929, *Rec. Douai*, 1929-341.

55. Colmar, 13 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-621.

56. Lyon, 4 décembre 1930, *Mon. jud. Lyon*, 9 octobre 1931.

57. Paris, 27 février 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-1-847.

58. Bordeaux, 21 juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-734.

lement ou partiellement l'automobiliste, lorsqu'à l'ap- l'accident ; aussi la jurisprudence exonère-t-elle fréquemment le gardien de la chose soit en retenant la faute des enfants [59], soit celle des parents qui, sous une forme ou sous une autre, ont manqué à leur devoir de surveillance [60]. Ce n'est guère que dans des cas où, sans le dire et tout en se fondant en apparence sur l'art. 1384, § 1er, la jurisprudence retient en réalité une faute de l'automobiliste, qu'elle refuse la force exonératoire aux mouvements inconsidérés d'un enfant ou au défaut de surveillance de ses parents [61].

Les tribunaux ont encore exonéré le gardien de tout ou partie de la responsabilité que l'art. 1384, § 1er faisait peser sur lui dans les cas où la victime du dommage s'était rendue sans nécessité dans un couloir obscur [62], ou à des endroits qu'elle savait dangereux ou dont l'accès était réservé à certaines personnes spécialement qualifiées [63], ou lorsque la victime a manié sans droit un appareil électrique [64], traversé le champ d'un voisin en s'exposant sciemment aux piqûres d'un essaim d'abeilles [65], circulé à pied sur une voie ferrée sans s'être retirée à l'approche d'un train [66], ou lorsqu'elle s'est exposée

59. Req., 16 avril 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-23 ; Douai, 7 juillet 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-676 ; Req., 10 février 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-627 ; Loudéac, 20 février 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-767 ; Hazebrouck, 4 mars 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-768 ; Req., 21 juillet 1932 (2e arrêt), *Gaz. Pal.*, 1932-2-723.

60. Montpellier, 15 janvier 1930, *Mon. jud. Midi* 1930-38 ; Poitiers, 17 février 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-482 ; Colmar, 22 avril 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-251 ; Req., 21 juillet 1932 (1er arrêt), *Gaz Pal.*, 1932-2-722.

61. Cosne, 13 janvier 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-483.

62. Saint-Brieuc, 13 décembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-400.

63. Colmar, 10 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-941 ; Req., 24 juin 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-308 ; Paris, 24 janvier 1930, *Gaz. Pal.*, 1931-1-486 ; Riom, 30 novembre 1931, S. 1932-2-113 ; Civ., 7 décembre 1931, *Gaz. Pal.*, 1932-1-363.

64. Montpellier, 3 février 1931, *Gaz. Trib.*, 21 novembre 1931.

65. Chateaudun, 18 avril 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-122.

66. La Roche-sur-Yon, 12 mai 1931, *La Loi*, 5 août 1931.

sciemment, sans nécessité et par bravade, au contact avec une conduite électrique[67] ; ou enfin lorsqu'elle s'est engagée à pied ou en automobile sur un passage à niveau dont elle connaissait les dangers, sans s'être assurée préalablement qu'aucun train n'approchait[68].

Ce qui frappe, lorsque l'on étudie d'un peu plus près toutes ces décisions, c'est que nulle part la jurisprudence n'a exigé les deux caractères qu'elle demande au cas fortuit ou de force majeure ou au fait du tiers, pour leur conférer la force exonératoire : dans aucune de ces hypothèses la juridiction saisie n'a exigé que le fait de la victime soit imprévisible et inévitable. Mais, par contre, et c'est là le point important, elle ne se contente pas du simple *fait* de la victime — ce qui n'aurait d'ailleurs aucun sens, un accident supposant toujours un « fait » de la victime, ne fût-ce que sa présence — elle exige que ce fait ait le caractère d'une faute.

93. *Partage de responsabilité.* — C'est précisément parce que le fait de la victime doit, pour exonérer le gardien, revêtir le caractère subjectif de la faute, que cette exonération peut comporter des degrés. Ce dosage des responsabilités entre les deux parties au procès s'impose de lui-même lorsque l'auteur de la chose dommageable a été actionné en vertu de l'art. 1382 : on se trouve alors en effet, en présence d'un dommage causé conjointement par deux fautes : il est logique que l'on fasse supporter le dommage à chacune des deux parties dans la proportion dans laquelle leurs fautes respectives auront contri-

67. Alençon, 26 août 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-919..
68. Civ., 8 avril 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-124 ; Paris, 3 décembre 1932, *Gaz. Trib.*, 12 janvier 1933.

bué à la réalisation du dommage, ou plus exactement, en se plaçant sur un terrain plus subjectif qui convient mieux à la notion de faute, selon la gravité respective des deux fautes. Dans ce cas le problème du partage de la responsabilité ne saurait donc faire aucune difficulté.

La question devient plus délicate lorsque c'est non pas sur la base de l'art. 1382, mais en vertu de l'art. 1384, § 1er que la victime a actionné le détenteur de la chose dommageable, ou — ce qui revient au même — lorsque la victime avait pris la précaution d'invoquer les deux textes, mais n'avait pu réussir à prouver une faute contre son adversaire. La question se pose alors de savoir s'il est encore possible d'établir un dosage entre deux responsabilités qui — la jurisprudence ne se fait pas faute de l'affirmer en d'autres domaines — procèdent de causes juridiques différentes. En d'autres termes, on est amené à se demander si, au cas où une faute de la victime est prouvée, la présomption de faute de l'art. 1384, § 1er pouvait subsister, ne fût-ce que partiellement. Les auteurs, à juste titre, ne le pensent pas. « La responsabilité du fait des choses prévue par l'art. 1384, § 1er, dit M. R. Savatier [69], qu'on la fonde sur le risque ou sur une présomption légale de faute, apparaît nettement comme une responsabilité subsidiaire qu'il convient de ne faire jouer qu'à défaut d'une responsabilité fondée sur une faute prouvée ». La même opinion est soutenue par M. Frédéric Hubert [70] et M. H. Capitant [71].

94. 1° *Système de la jurisprudence.* — Malheureusement la jurisprudence reste sur ce point beaucoup moins dans

69. R. Savatier, note D.P., 1927-1-145.
70. F. Hubert, note S. 1926-1-129.
71. H. Capitant, *Les passages cloutés*, D.H., 1931, Chronique, p. 17.

la logique du système, et présente un ensemble de décisions plutôt incohérentes. Cette incohérence semble avoir commencé à propos d'une espèce fréquemment citée, parce qu'intéressante à des points de vue très divers. Dans une pièce d'un appartement, la chute d'un lustre avait entraîné la rupture de la conduite de gaz. En l'absence de ses maîtres, la domestique s'était bornée à obturer la conduite à l'aide d'un bouchon. Revenant le soir dans la même pièce en s'éclairant d'une bougie, la domestique provoqua ainsi une explosion qui lui causa de graves blessures. La domestique avait incontestablement commis une faute grave en se contentant de boucher la conduite de gaz par un moyen de fortune, au lieu d'ouvrir les fenêtres, de fermer le compteur et d'appeler un ouvrier compétent, permettant ainsi au gaz de s'accumuler dans la pièce dans laquelle elle allait — nouvelle imprudence — se rendre le soir en portant une lumière ouverte. La Cour de Nîmes, tout en retenant cette faute à la charge de la victime, condamna les maîtres à payer à cette dernière une indemnité, pour le motif que les maîtres, en tant que gardiens du lustre et de la canalisation, étaient responsables des suites de l'accident en vertu de l'art. 1384, § 1er et n'avaient pas écarté cette responsabilité en rapportant la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure. La Chambre des requêtes [72] a rejeté le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Nîmes, en décidant que « lorsqu'il résulte des constatations des juges du fait que le gardien de la chose inanimée qui a causé l'accident n'a fait la preuve ni d'un cas fortuit, ni de la force majeure et d'autre part, que la victime a

72. Req., 25 novembre 1924, D.P., 1925-1-12.

commis des imprudences et des négligences qui ont, dans une certaine mesure, occasionné l'accident, ils décident à bon droit que les fautes de la victime qui n'ont pas fait disparaître entièrement la faute légalement présumée établie par l'art. 1384, § 1er, C. civ. à la charge du gardien, ont cependant contribué à diminuer, dans une proportion par eux souverainement appréciée, la responsabilité de celui-ci ».

95. 2° *Examen critique.* — Cette solution d'autant plus étonnante qu'elle est plus nette et qu'elle déclare plus franchement se placer sur le terrain de la présomption de faute, a été justement critiquée par la doctrine. « On ne saurait trop critiquer cette opinion, dit M. H. Capitant[73]; elle est inconciliable avec la notion même de présomption légale, telle que nous l'avons précisée; elle en méconnaît le véritable caractère. Du moment que la faute de la victime est démontrée, que peut-on exiger de plus du défendeur sur qui pèse la présomption ? D'après la Cour de Nîmes, il faudrait encore qu'il prouvât que l'accident provient d'un cas fortuit ou de la force majeure ! Mais si l'accident est imputable à la faute de la victime, il ne l'est pas au cas fortuit. Dès lors, la seconde preuve est impossible ».

Cependant la jurisprudence des dernières années, tout en perdant la franchise et la netteté des deux arrêts précités de la Cour de Nîmes et de la Chambre des requêtes, n'en a pas adopté une solution plus logique. Certaines décisions ont, tout en invoquant l'art. 1384, § 1er, et sans s'embarasser autrement de discussions juridiques,

73. H. Capitant, *loc. cit.*

admis un partage de responsabilité entre la victime en faute et le gardien [74] ; d'autres, tout en visant initialement l'art. 1384, § 1er, ont obscurément senti ce que la solution précédente avait de choquant, et ont cédé au besoin, au moment d'édicter le partage de responsabilité, de rechercher dans la situation de fait la preuve d'une faute non seulement à la charge de la victime, mais également à celle du gardien [75].

Ces solutions et l'incohérence qui les caractérise pourraient nous étonner ; mais nous verrons, en étudiant la question du fondement à mettre à la base des solutions si variées qu'a données la jurisprudence en matière de responsabilité du fait des choses, que, là comme ailleurs, la jurisprudence, s'inspirant de considérations d'équité et d'opportunité bien plus que de solides raisonnements juridiques, arrive à des solutions qui, de toute évidence, portent la marque de cet empirisme.

Section II

Les causes « présumées ». Les collisions

§ 1er. — *Les controverses doctrinales*

96. *Position de la question.* — Le paragraphe précédent nous a montré comment le gardien d'une chose pouvait, en administrant la preuve d'un cas fortuit ou de force

74. Vendée, 23 juin 1928, *Sem. jur.*, 1928-1011 ; Colmar, 10 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-941 ; Douai, 7 juillet 190, *Gaz. Pal.*, 1930-2-676 ; 30 octobre 1930, *Rec. Douai*, 1930-326 ; Paris, 24 janvier 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-486 ; Colmar, 22 avril 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-251.

75. Poitiers, 17 février 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-482 ; Hazebrouck, 4 mars 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-768 ; Paris, 21 mars 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-795 ; Lyon, 4 novembre 1931, *Mon. jud. Lyon*, 14 février 1933 ; Douai, 13 juin 1932, *Rec. Douai*, 1932-251.

majeure, du fait d'un tiers ou d'une faute de la victime, s'exonérer totalement ou partiellement de la responsabilité que l'art. 1384, § 1er faisait peser sur lui. Dans la dernière hypothèse notamment, celle de faute de la victime, la question se posait d'une façon particulièrement intéressante au point de vue juridique : deux textes, les art. 1382 et 1384, § 1er, venaient à s'affronter, et la jurisprudence donne à cette lutte inégale des solutions qui, comme nous avons vu, ne s'accordent pas toujours parfaitement avec les exigences de la logique juridique. Mais le problème qui, là déjà, est incontestablement délicat, le devient encore bien davantage lorsque ce ne sont plus les art. 1382 et 1384, § 1er qui s'affrontent, mais lorsque c'est ce dernier texte qui est invoqué par chacun des plaideurs contre l'autre.

Cependant, pour que cet épineux problème se pose dans toute sa pureté, il faut écarter préalablement tout une série d'hypothèses particulières, où des considérations tirées de la situation de fait indiquent la solution à adopter, sans qu'il se produise à proprement parler un conflit de la responsabilité du fait des choses avec elle-même.

Pour étudier avec plus de clarté le problème qui nous intéresse, et qui pratiquement est celui des collisions de véhicules, nous devons donc supposer pour l'instant une rencontre de vénicules qui réponde aux conditions suivantes :

1. Que la collision se soit produite entre deux véhicules appartenant sensiblement à la même catégorie ;

2. Que chacun des deux véhicules ait subi un dommage, quelle qu'en soit d'ailleurs l'importance ;

3. Que la collision puisse être considérée comme étant

le fait des deux véhicules et non pas seulement de l'un d'eux.

Ce n'est qu'après avoir étudié cette collision-type que nous pourrons passer en revue avec profit les différentes hypothèses dans lesquelles l'une des trois conditions énumérées fait défaut.

Nous supposerons donc que deux véhicules de même ordre — deux automobiles, par exemple — entrés en collision, aient subi tous deux des dommages ; pour plus de clarté, et afin qu'il n'y ait pas de difficulté sur la question de savoir s'il y a eu *fait* des deux véhicules, nous admettrons également que tous deux aient été en mouvement au moment de l'accident, et même à des vitesses assez semblables. Bien entendu, aucun des deux gardiens n'a réussi à démontrer une faute de l'autre : les deux plaideurs en sont donc réduits à invoquer l'un contre l'autre l'art. 1384, § 1er.

97. *Thèse du maintien pur et simple des deux présomptions.* — On ne voit peut-être pas, au premier abord, pourquoi les deux présomptions invoquées des deux côtés de la barre ne devraient pas subsister. Pourquoi, roulant en automobile, devrais-je ne pas répondre du fait de ma voiture lorsque celle-ci vient à heurter une autre voiture en marche, alors que je serais responsable au cas où ma voiture renverserait un piéton, ou même une simple palissade ? « Certes, nous disent MM. Mazeaud [76], on conçoit que, lorsque deux présomptions sont en sens contraire, elles se neutralisent : si, en vertu d'un texte, une personne est présumée avoir commis telle faute et

76. H. et L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, n° 1533.

qu'en vertu d'un autre texte elle est présumée n'avoir pas commis la même faute, il faudra nécessairement faire table rase des deux présomptions. Mais tel n'est pas le cas : les deux présomptions ne portent pas sur le même fait ; elles visent chacune une personne différente ; les deux automobilistes ou cyclistes qui se sont rencontrés sont, l'un et l'autre, présumés en faute ; il n'y a rien là de contraire au bon sens : tous les jours des collisions se produisent, nées de l'imprudence réciproque de chacun des conducteurs. Rien n'empêche donc les présomptions de subsister côte à côte : la collision a pu anéantir les deux véhicules, non les présomptions ! »

Admettons un instant, avec certains auteurs [77], le bien-fondé de ce raisonnement : je devrai donc réparer le dommage causé par le fait de ma voiture à l'autre voiture, de même que le gardien de cette dernière devra supporter les dégats subis par la mienne.

98. *Critique de cette thèse.* — Telle est bien la solution adoptée par MM. Savatier et Dereux, et elle paraît s'imposer par un semblant de bon sens. Mais, en serrant la réalité de plus près, est-on bien sûr que les dommages subis par mon adversaire ont été causés exclusivement par le fait de ma voiture, et inversement que les dommages que j'ai subis sur ma personne ou sur ma voiture ne seraient à imputer qu'au fait de la voiture avec laquelle la mienne est entrée en collision ?

77. Savatier, *Les accidents de bicyclettes et l'art.* 1384, § 1er, D.H., 1929, Chronique, p. 65, et les notes D.P., 1930-1-81 et D.P., 1930-1-138 ; Dereux, « Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies », *Lois Nouvelles,* 1930-1-151, et le complément à cette étude, *Lois nouvelles,* 1930-2-124 ; Le Clec'h, « Les présomptions de responsabilité de l'art. 1384 du Code civil se neutralisent-elles dans le cas de collision entre deux véhicules ? », *Lois Nouvelles,* 1931-1-29, et « Des collisions entre véhicules et animaux », *Lois Nouvelles* 1931-1-129.

Nous ne le croyons pas, quoiqu'en dise M. Dereux [78], selon lequel le sens commun devrait nous empêcher d'admettre que notre voiture est « la cause directe de son propre dommage », qu'elle s'est « endommagée par son propre mouvement ». Nous avons admis que, dans l'hypothèse sur laquelle nous raisonnons, il s'agissait de deux véhicules tous deux en mouvement et roulant à des vitesses qui ne soient pas très différentes. Les deux voitures se heurtent ; des dégâts en résultent pour chacune d'elles. Mais si mes phares sont brisés et que mon radiateur est défoncé, est-ce bien vraiment là le fait de l'autre voiture, dont le conducteur n'a, par hypothèse, aucune faute à se reprocher ? N'est-il pas plus conforme à la réalité de dire que la cause de ces dégâts c'est le choc des deux voitures, choc qui lui-même est la résultante, le produit indivisible des deux mouvements ?

99. *Autres solutions repoussant l'annulation des présomptions.* — Aussi certains auteurs hostiles à la thèse de la neutralisation ont-ils cru devoir chercher ailleurs la solution du problème. Malheureusement, ces solutions n'ont pu être qu'empiriques. Dans une petite note de jurisprudence parue dans la *Revue trimestrielle de droit civil* [79], M. Demogue propose de « partager la responsabilité », c'est-à-dire d'additionner les dégâts subis par les deux parties, et de faire supporter à chacune d'elles la moitié de cette somme. M. Demogue ne présente d'ailleurs pas cette solution comme basée sur un raisonnement juridique, et se contente de dire qu'on n'arrive au même résultat qu'en cas de faute commune, oubliant

78. Dereux, *op. cit.*, *Lois Nouvelles*, 1930-1-158.
79. *Rev. trim.*, 1927, p. 968.

que dans ce cas la proportion sera déterminée par la gravité respective des fautes, et que le partage n'a lieu par moitié que lorsque les juges du fond estiment que les deux fautes ont une gravité sensiblement égale.

La solution proposée par M. H. Mazeaud [80] n'est guère moins empirique, puisqu'elle consisterait à laisser au juge du fond le pouvoir de répartir équitablement les dommages suivant les circonstances de la cause. Mais n'envisageons-nous pas précisément le cas où aucune des circonstances de la cause n'est assez connue pour permettre au juge de déterminer les causes de l'accident ?

100. *Thèse de la neutralisation des présomptions.* — Il ressort de ce qui précède que lorsque l'on décide que les deux « présomptions », que l'art. 1384, § 1er fait naître à la charge des deux gardiens dont les véhicules sont entrés en collision, doivent subsister, la question est bien loin d'être resolue, et que ce n'est que là que commence la difficulté.

Il n'est donc pas étonnant que plusieurs auteurs, et non des moindres, ainsi que, comme nous le verrons plus bas, une grande partie de la jurisprudence, aient adopté la solution opposée. Et voici comment raisonnent ces auteurs et cette jurisprudence, se plaçant tour à tour sur les différents terrains dans lesquels on a cru trouver le fondement de la responsabilité du fait des choses : « Explique-t-on la formule de l'art. 1384, § 1er par une présomption de faute à la charge du gardien ? Il devient évidemment impossible de faire fonctionner la dite pré-

80. Note S. 1928-1-179.

somption de part et d'autre : entre les deux gardiens il faudra choisir. La situation est identique si on lit dans le texte une présomption de *responsabilité* : comment présumer responsable, d'abord telle personne envers celle-ci, puis cette dernière envers celle-là ? Suivant la juste observation de M. P. Esmein [81], « l'obligation de garde s'impose au gardien en vue de sa propre sécurité comme pour celle des tiers ». Et d'ailleurs, toute présomption légale s'analyse en une dispense de preuve ; grâce à elle, le fardeau de la preuve se trouve déplacé : comment le serait-il simultanément de part et d'autre ? Deux avantages identiques accordés à deux personnes dans leurs rapports réciproques ne peuvent que se neutraliser et égaler zéro. Enfin, si l'on rattache la responsabilité du gardien à la notion du risque créé, il est évident qu'on ne peut pas traiter chacun des automobilistes à la fois comme créateur et comme victime d'un risque ; l'égalité des risques encourus affranchit les deux gardiens de la responsabilité des art. 1384 et 1385 [82] ; suivant la formule saisissante de M. le commissaire du Gouvernement René Mayer, « celui qui contribue à créer le risque ne peut pas profiter des facilités données par la jurisprudence pour protéger ceux qui l'encourent [83] ; nul ne saurait jouer, dans une même relation de droit, ou dans une même situation juridique, les deux rôles antagonistes et complémentaires qu'elles comportent [84] ».

Cette opinion est non seulement soutenue à maintes reprises par M. Josserand [85], mais également par nom-

81. P. Esmein, dans Planiol et Ripert, *Traité pratique de droit civil français*, t. VI, n° 621.
82. Req., 16 novembre 1931, D.H., 1931-555.
83. D.P., 1927-3-40, col. 2.
84. Josserand, note D.P., 1931-2-129.
85. Josserand, notes D.P., 1929-2-41 et D.P., 1931-2-129, ainsi que

bre d'autres auteurs [86]. Et en effet, en dehors des raisons de logique juridique données plus haut, les arguments en faveur de la thèse de la neutralisation des présomptions ne manquent pas.

Ainsi que l'observe très justement M. Josserand [87], la théorie de la responsabilité du fait des choses basée sur l'art. 1384, § 1er a été accueillie par la jurisprudence dans l'intention non douteuse d'avoir là un procédé de technique juridique permettant dans la plupart des cas de protéger le faible contre le fort. Or, nous nous trouvons ici précisément par hypothèse dans un cas où les deux véhicules qui se sont abordés sont en quelque sorte à égalité : l'art. 1384, § 1er, qui recevrait là une application contraire à son esprit, porterait atteinte à cette égalité.

Par ailleurs nous avons constaté que lorsque l'on refuse d'admettre la neutralisation des présomptions, le problème des collisions n'est de longtemps pas résolu, et qu'on n'a pas proposé à cet égard moins de trois solutions, toutes d'ailleurs également critiquables. Lorsque l'on admet par contre que la coexistence des deux présomptions les fait disparaître de son seul fait, la solution pratique ne saurait plus faire aucun doute : l'art. 1384, § 1er étant éliminé par la neutralisation et l'art. 1382 ne pouvant pas jouer parce que par hypothèse aucune faute n'est établie, il n'y a pas de responsabilité : chacun des

Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile, D.H., 1928, Chronique, p. 33.

86. Ambroise Colin et H. Capitant, *Cours élémentaire de Droit civil français*, 7e éd., t. II, n° 224 ; H. Lalou, *La responsabilité civile*, 2e éd. n° 1252 et suiv. ; P. Esmein, *op.* et *loc. cit.* ; Ripert, notes D.P., 1925-1-5, et 1927-1-97 ; L. Thomas, « Sur la responsabilité dans le cas de collision de véhicules », *Lois Nouvelles*, 1930-1-355, et :« Des art. 1382 et 1384 et des collisions de véhicules », *Lois Nouvelles*, 1931-2-43.

87. Josserand, note D.P., 1931-2-129.

deux antagonistes en sera donc réduit à supporter ses propres dommages.

C'est d'ailleurs précisément cette solution qui, dans une matière voisine, est sanctionnée par un texte législatif. L'art. 407, § 2 du Code de commerce, modifié par la loi du 15 juillet 1915, dispose, en effet, pour le cas d'abordage maritime que « si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, *ou s'il y a doute sur les causes de l'accident*, les dommages sont à supporter par ceux qui les ont éprouvés ».

101. *Conditions d'application de la neutralisation.* — La neutralisation des présomptions est donc, pour les accidents causés par des collisions de véhicules, une solution sinon idéale, du moins acceptable, la plus acceptable de toutes. Mais il est bien entendu que la question à laquelle elle doit répondre ne se pose que dans les cas où il n'y a absolument aucune raison de faire pencher la balance d'un côté plutôt que de l'autre. La neutralisation ne devra donc pas jouer lorsque la collision se produit entre deux véhicules d'ordre différent, ou lorsqu'il n'y a qu'un seul des deux véhicules qui ait subi des dommages, ou enfin, lorsque d'après les circonstances de fait la collision doit être considérée comme n'étant le fait que d'un des véhicules.

102. 1° *Caractère bilatéral du dommage.* — La neutralisation ne s'applique d'abord que lorsque chacun des deux véhicules a subi un dommage. « Si le préjudice est unilatéral, dit M. Josserand [88], la victime est fondée

88. Josserand, note D.P., 1931-2-129.

à se prévaloir de l'art. 1384, § 1er, sans que le gardien du véhicule épargné par l'accident puisse se réfugier derrière une prétendue neutralisation des présomptions de responsabilité et mettre ainsi le demandeur dans l'obligation d'établir une faute effectivement commise. C'est qu'en effet, il n'existe alors qu'une seule présomption de responsabilité, ce qui rend incompréhensible toute annulation, toute compensation de ce genre ; c'est seulement contre le gardien de la chose dommageable et au profit de la victime que l'art. 1384, § 1er établit une présomption de responsabilité. Cette même présomption ne saurait jouer, par un renversement inattendu, contre la victime indemne. Sous une autre forme, il serait absurde de présumer un gardien responsable d'un dommage inexistant ; la présomption fonctionnerait alors à vide et serait invoquée sous une forme négative, en vue d'échapper à la réparation du préjudice causé ». Cette solution, qui est toute de bon sens, est soutenue non seulement par M. Josserand [89], mais encore par nombre d'autres auteurs [90]. Elle a cependant aussi suscité une objection qui, au premier abord, semble bien fondée. M. Savatier [91] constate qu'il suffit que l'un des gardiens ait subi, lui-même ou sa voiture, « une égratignure », pour que sa situation soit modifiée du tout au tout. Théoriquement cette objection est fondée, car la situation qu'elle évoque a véritablement quelque chose de choquant. Mais en réalité, dans la pratique, nous trouverons de deux choses l'une : ou bien chacun des adversaires n'aura subi qu'une

89. Note précitée, ainsi que note au D.P., 1929-2-41.

90. Voir P. Esmein, note S. 1931-1-121 ; Maurice Picard, « Pour une loi sur les accidents d'automobiles », *Rev. assur. terr.* 1931-5 ; G. Dereux, « Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies », *Lois Nouvelles*, 1930-1-151.

91. Note D.P., 1930-1-137.

« égratignure », et alors, devant l'insignifiance des dommages, et cette espèce d'égalité dans l'insignifiance, la situation perdrait tout caractère choquant ; ou bien alors, les dommages subis par les deux parties seraient très inégaux : mais en pratique une pareille disproportion des dommages ne saurait guère se produire que si la collision n'a été le fait que d'un des deux véhicules ou bien que les deux véhicules ont été de force différente, ou enfin si le gardien du véhicule simplement « égratigné » a commis une faute : dans tous ces cas il ne saurait plus être question d'annulation des présomptions, et ce sera le gardien ou le conducteur de ce dernier véhicule qui sera seul responsable, soit en vertu de l'art. 1384, § 1er, soit en vertu des art. 1382 et 1383.

103. 2° *Exigence d'un « fait » de la part de chacun des deux véhicules.* — Les mêmes auteurs qui ont expressément subordonné la neutralisation des présomptions au caractère bilatéral du dommage, exigent également que la collision puisse être considérée comme étant le fait des deux véhicules. Il sera évidemment dans bien des cas difficile de savoir s'il en est ainsi ou non. Mais il y a deux séries d'hypothèses où l'on pourra admettre avec quelque certitude que le dommage n'est dû qu'au fait de l'un des véhicules. C'est d'abord le cas où la collision se produit entre un véhicule en marche et un véhicule arrêté ; et c'est ensuite le cas, qui pour d'autres raisons, comme nous allons le voir, serait en dehors du domaine de la neutralisation : le cas où les véhicules entrés en collision appartiennent à des catégories différentes.

104. 3° *Similitude des véhicules en ce qui concerne leur*

caractère dangereux. — Les auteurs précités qui se sont fait les partisans de la doctrine de la neutralisation sont très sensiblement tous d'accord pour admettre que cette doctrine doit cesser de s'appliquer lorsque les deux véhicules entrés en collision appartiennent à des catégories différentes. A vrai dire, la question s'est posée — sous une autre forme, il est vrai — bien avant que le problème des collisions de véhicules ait pris, en jurisprudence et en doctrine, l'acuité qu'il a revêtu ces toutes dernières années. Au moment où battait son plein le débat sur la question de savoir si la responsabilité du fait des choses ne devait s'appliquer qu'aux choses dangereuses, ou à toutes les choses quelconques, les adversaires de la distinction n'ont pas cessé d'affirmer — certains partisans eux-mêmes en ont convenu — combien il était difficile de dire *a priori* d'une chose si elle est dangereuse ou non. Mais comme cette dificulté résultait essentiellement de ce qu'il n'y avait aucun raisonnement décisif qui eût permis de savoir à quel endroit placer la limite entre les choses dangereuses et les choses inoffensives, les mêmes auteurs ont été amenés à constater que ce qui était parfaitement possible et même le plus souvent assez facile, c'était de décider que telle chose était plus ou moins dangereuse que telle autre. Pour ne citer que l'exemple le plus caractéristique entre tous : l'accord n'a jamais pu se faire, ni en doctrine ni en jurisprudence, sur la question de savoir si la bicyclette devait être ou non considérée comme une chose dangereuse ; mais il a toujours paru évident à tout le monde et même aux juristes qu'une bicyclette était moins dangereuse qu'une automobile, et qu'elle l'était davantage qu'une voiture d'enfant. Auteurs et tribunaux ont vu immédiatement quel

parti on pouvait tirer de cette « hiérarchie des dangers » dans les cas de collisions entre véhicules différents.

Il est vrai qu'on pouvait objecter à cela que le texte de l'art. 1384 ne prévoyait pas une telle catégorisation des choses. M. Josserand répondit d'avance et à plusieurs reprises [92] à cette objection en observant très justement que notre droit positif, et plus exactement encore nos textes légaux, contiennent dès à présent une « échelle », un « barème » des responsabilités. Au bas de cette échelle nous trouverions la responsabilité de droit commun, celle des art. 1382 et 1383, qui s'applique aux « véhicules dirigés par l'homme sans intermédiaire et qui ne sont pas douées d'un dynamisme propre » : la voiture à bras, et sous réserve de la controverse, la bicyclette ; cette responsabilité n'a lieu que si l'existence effective d'une faute est prouvée. A l'échelon supérieur, nous trouvons la responsabilité du fait des choses basée sur les art. 1384, § 1er et 1385 ; elle s'applique aux choses inanimées ayant un dynamisme propre, ainsi qu'aux animaux ; cette responsabilité, qu'on en cherche le fondement dans une présomption de faute ou dans l'idée de risque créé, ne cède, d'après la jurisprudence et la doctrine dominantes, que devant le cas fortuit ou de force majeure ou devant la cause étrangère, mais non pas devant la preuve de l'absence de faute. Tout au haut de l'échelle enfin se trouve la responsabilité très lourde à laquelle ont été soumis les aéronefs par l'art. 53 de la loi du 31 mai 1924, responsabilité qui ne disparaît que devant la preuve d'une faute de la victime, mais non pas devant celle d'un cas fortuit ou de force majeure.

92. Josserand, *Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile*, D.H., 1928, Chronique, p. 33 ; notes D.P., 1929-2-41, et D.P., 1931-2-129.

La catégorisation des véhicules peut donc être considérée comme conforme, sinon à la lettre, du moins à l'esprit de la loi ; aussi est-on d'accord pour en tenir compte dans les cas de collision, dans la mesure où il est possible d'affirmer que tel véhicule est plus dangereux que tel autre avec lequel il est entré en collision. La question n'est en effet pas toujours facile à résoudre, et on peut arriver à se demander, comme M. Dereux [93], et avec quelque embarras, si une motocyclette est plus dangereuse qu'un autobus, ou une bicyclette qu'une auto-arroseuse, « lente comme un attelage des bœufs ! »

Mais ces difficultés qui, il faut en convenir, ne sont nullement exceptionnelles, ne sauraient enlever à la théorie de la hiérarchie des dangers aucun de ses avantages. Lorsque le juge se trouvera en présence d'un de ces cas embarrassants, et qu'aucune faute prouvée ne lui permettra d'éluder l'application de l'art. 1384, § 1er, il lui sera loisible d'atteindre le même résultat en décidant que les deux véhicules entrés en collision présentaient sensiblement les mêmes dangers et que par conséquent les deux présomptions devaient se neutraliser.

§ 2. — *Les solutions de la jurisprudence*

105. *Décisions admettant la neutralisation.* — Comme la doctrine, la jurisprudence se montre très divisée sur la question des collisions. C'est d'ailleurs précisément par suite de l'absence d'une règle ferme, simple et facile à retenir même pour ceux qui n'ont pas spécialement approfondi la question que les tribunaux ont eu si souvent

93. Dereux, « Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies », *Lois Nouvelles*, 1930-1-153.

à statuer sur des collisions de véhicules dans lesquelles aucune faute n'avait pu être relevée à la charge d'aucune des parties.

Les tribunaux ont admis parfois la neutralisation des présomptions dans les collisions entre deux automobiles [94] ; d autres décisions ont également amis la neutralisation entre véhicules de nature différente, notamment entre une automobile et un tombereau attelé [95], entre automobiles et motocyclettes [96], entre automobiles et bicyclettes [97], et même pour une collision entre une automobile et la barrière d'un passage à niveau [98].

La plupart de ces décisions ne donnent pas les raisons qui leur ont fait adopter le principe de la neutralisation ; seul un arrêt de la Cour de Montpellier du 26 mars 1930 [99] s'explique — mais en prétendant appliquer par analogie

94. Cons. d'Ét., 17 juin 1927, S. 1927-3-125, D.P., 1927-3-40 ; Trib. paix Le Havre, 15 octobre 1928, *Rec., Rouen et Caen*, 1928-1-180 ; Cons. préf. Seine, 29 janvier 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-583 ; Trib. comm. Toulouse, 18 juillet 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-306 ; Caen, 4 mai 1931, *Rev. assur. terr.*, 1932-77 ; Aix, 4 juin 1931, *Rev. assur. terr.*, 1931-814 ; Seine, 22 décembre 1931, *Journ. jug. paix.* 1932-185 ; Douai, 28 avril 1932, *Rec. Douai*, 1932-196.

95. Digne, 20 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930-1-80.

96. Lyon, 17 juin 1930, *Mon. jud. Lyon*, 12 juin 1931 ; Grenoble, 12 novembre 1930, *Rec. assur.* 1931-284 ; Lyon, 17 décembre 1930, *Mon. jud. Lyon*, 6 novembre 1931.

97. Trib. comm. Honfleur, 27 avril 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-2-35 ; Valence, 3 mai 1927, D.P., 1927-2-169, note Savatier ; Rouen, 19 janvier 1928, *Rec. Rouen et Caen*, 1928-245 ; Saint-Nazaire, 18 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-180 ; Dijon, 16 octobre 1928, S. 1929-2-27 ; Paris, 2 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-178 ; Montpellier, 4 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-782 ; Bordeaux, 4 novembre 1929, *Gaz. Trib.*, 10 avril 1930 ; Montpellier, 26 mars 1930, *Gaz. Trib.*, 24 avril 1930 ; Riom, 3 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-305 ; Trib. Rouen, 10 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-9 ; Seine, 11 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-7 ; Paris, 12 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-6 ; Montpellier, 28 mai 1930, *Mon. jud. Midi*, 1930-179 ; Nevers, 28 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-305 ; Rennes, 3 juillet 1930, *Rec. Nantes*, 1930-193 ; Saint-Brieuc, 6 novembre 1930, *Gaz. Trib.*, 5 février 1931 ; Nantes, 12 novembre 1930, *Rec. Nantes*, 1930-193 ; Montpellier, 2 décembre 1930, *Gaz. Pal.*, 1931-1-152 ; Nantes, 21 janvier 1931, *Rec. Nantes*, 1931-12 ; Dijon, 25 mars 1931, *Rev. assur. terr.*, 1931-812.

98. Trib. comm. Marseille, 19 février 1931, *Rec. Marseille*, 1931-1-96.

99. *Gaz. Trib.*, 24 avril 1930.

l'art. 407 du Code de commerce, relatif à l'abordage maritime. A peu près toutes les autres décisions se contentent d'affirmer purement et simplement cette neutralisations ; quelques-unes s'efforcent d'établir, par des formules d'ailleurs très variées et qui n'ont pas toujours toute la clarté désirable, que la bicyclette est également soumise à la présomption de l'art. 1384, § 1er, ou qu'elle crée également un risque, et que la différence apparente entre l'automobile et la bicyclette n'est donc pas un obstacle à la neutralisation [100].

106. *Décisions rejetant la neutralisation par principe.* — Les décisions refusant d'appliquer la neutralisation sont beaucoup plus nuancées. Certaines d'entre elles se refusent par principe à accueillir toute idée d'annulation, que certains arrêts qualifient même d'arbitraire [101] ; mais alors encore, tout comme les auteurs, les juridictions diffèrent dans la solution qu'elles donnent au conflit qui leur est soumis. Tantôt elles additionnent les dommages subis par les deux parties pour faire supporter à chacune la moitié de ce total [102] ; tantôt elles décident que « chacun des conducteurs doit être présumé responsable du dommage causé à l'autre » [103], tantôt elles recherchent dans les circonstances de la cause des indica-

100. Valence, 3 mai 1927, D.P., 1927-2-169, note Savatier ; Rouen, 19 janvier 1928, *Rec. Rouen et Caen* 1928-245 ; Saint-Nazaire, 18 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-180 ; Paris, 2 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-178 ; Bordeaux 4 novembre 1929, *Gaz. Trib.* 10 avril 1930 ; Riom, 3 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-305 ; Trib. Rouen, 10 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-9 ; Nevers, 28 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-305.

101. Paris, 5 juillet 1930 (2 arrêts), *Gaz. Pal.*, 1930-2-300.

102. Seine, 28 février 1929, infirmé par Paris, 17 janvier 1931, *Rev. assur. terr.* 1931-578 ; Trib. Montpellier, 28 février 1930, *Mon. jud. Midi* 1930-75 ; Colmar, 27 juin 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-303.

103. Saint-Brieuc, 17 décembre 1930, *Rev. assur. terr.* 1931-580, D.H., 1931-141 ; Rouen, 19 avril 1932, *Rev. assur. terr.*, 1932-856 ; Pau, 11 mai 1932, *Gaz. Trib.*, 2 juillet 1932.

tions qui ne seraient peut-être pas suffisantes pour faire admettre à la charge de l'une des parties une faute dans le sens des art. 1382 et 1383, mais qui permettent cependant au juge de faire pencher le plateau de la balance plutôt d'un côté que de l'autre [104].

107. *Décisions écartant la neutralisation pour cause d'absence d'une des conditions essentielles.* — Les décisions qui repoussent la neutralisation des présomptions non plus par principe, mais parce qu'il leur semble qu'une des conditions essentielles de cette neutralisation fait défaut dans l'espèce qui leur est soumise, sont beaucoup plus nombreuses. Ainsi que nous l'avons déjà vu plus haut, pour que le problème des collisions puisse se poser sur le terrain juridique, il faut que l'on se trouve en présence de deux plaideurs qui tous deux sont fondés à invoquer la disposition de l'art. 1384, § 1er [104a].

Il faut donc en premier lieu que la rencontre dommageable des deux véhicules ne soit pas due seulement au fait de l'un des véhicules, mais au fait des deux; en d'autres termes, il faut que chacune des deux « choses » ait joué dans la collision un rôle actif, qu'il ressort de la situation de fait que chaque véhicule a heurté l'autre.

104. Colmar, 3 juin 1930, *Rev. Als-.Lorr.* 1930-530; Rouen, 18 février 1932, *Rec., Rouen et Caen*, 1932-1-101; Trib. paix, Pont-Saint-Esprit, 16 juillet 1932, *Journ. jug. paix*, 1932-351; Toulouse, 20 février 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1.

104*a*. C'est ce que semble bien avoir dit un très récent arrêt de la Cour de cassation (Civ., 20 mars 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-855. qui prend même figure d'arrêt de principe en la matière : « Attendu, dit cet arrêt, que la présomption de responsabilité édictée par l'art. 1384 C. civ. à l'encontre du gardien de la chose est subordonnée dans son application à la seule condition que le dommage ait été causé par le fait de celle-ci; qu'elle ne saurait être détruite en tout ou en partie du fait que les deux gardiens se sont réciproquement causés des dommages ».

C'est ce que disent, en des formules variables, toute une série de décisions [105].

Mais pour qu'il y ait responsabilité, il ne faut pas seulement un fait positif dont la personne recherchée en responsabilité ait à répondre : il faut aussi qu'un dommage ait été causé à celui qui invoque un des textes protecteurs. Pour qu'il y ait donc « collision de présomptions » il faut que chacun des deux antagonistes remplisse toutes les conditions pour pouvoir invoquer la disposition de l'art 1384, § 1er : il doit donc aussi avoir subi un dommage. La question de la neutralisation des présomptions doit donc être résolue par la négative, ou, plus juridiquement, elle ne se pose pas : pour qu'il puisse être question de neutralisation, il faut qu'il y ait deux présomptions en présence. Aussi de nombreuses décisions ont elles écarté la neutralisation, parce que l'un des deux véhicules entrés en collision n'avait subi aucun dommage [106].

Nous avons vu plus haut que certaines juridictions, partisans de la neutralisation, faisaient ap-

105. Roanne, 7 juin 1927, *Mon. jud. Lyon*, 5 juillet 1927 ; Angers, 21 mai 1928, et Dijon, 16 octobre 1928, S. 1929-2-27, D.P., 1929-2-41, note Josserand ; Montpellier, 4 mars 1929, D.H., 1929-227 ; Paris, 6 juillet 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-780 ; Req., 1e mai 1930, S. 1931-1-121, note P. Esmein, D.P., 1930-1-137, note Savatier ; Lyon, 17 juin 1930, *Mon. jud. Lyon*, 12 juin 1931 ; Le Havre, 27 juin 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-303 ; Paris, 5 juillet 1930 (1re espèce), *Gaz. Pal.*, 1930-2-300 ; Saint-Brieuc, 6 novembre 1930, *Gaz. Trib.*, 5 fevrier 1931 ; Paris, 21 novembre 1930 (2 arrêts), *Gaz. Pal.*, 1931-1-151 ; Paris, 17 janvier 1931, *Rev. assur. terr.* 1931-578 ; Dijon, 29 octobre 1931, D.H., 1931-581 ; Req., 20 juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-630 ; Req., 15 novembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-90 ; Boulogne-sur-Mer, 10 février 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-842.

106. Paris, 12 avril 1929, *Sem. jur.* 1929-668 ; 3 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-302 ; Saint-Brieuc, 6 novembre 1930, *Gaz. Trib.*, 5 février 1931 ; Grenoble, 12 novembre 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-793 ; Civ., 18 novembre 1930, S. 1931-1-32 ; Montpellier, 2 décembre 1930, *Gaz. Pal.*, 1932-1-152 ; Lyon, 10 décembre 1930, *Mon. jur. Lyon*, 16 octobre 1931 ; Paris, 17 janvier 1931, *Rev. assur. terr.* 1931-578 ; Pau, 19 février 1931, S. 1931-2-113 ; Dijon, 25 mars 1931, *Rev. assur. terr.* 1931-812 ; Douai, 23 avril 1931, *Rec. Douai*, 1931-163 ; Civ., 20 juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-630.

plication de cette dernière même lorsque les véhicules entrés en collision étaient de nature très différente ; de nombreuses décisions en particulier ont appliqué cette solution à propos d'accidents survenus entre automobiles et bicyclettes. D'autres décisions, au contraire, estiment que la neutralisation présuppose un certain équilibre qui n'est pas réalisé lorsqu'on se trouve en présence de deux véhicules aussi différents que l'automobile et la bicyclette [107]. Cette exonération en faveur du véhicule moins dangereux ne s'applique d'ailleurs pas seulement en faveur de la bicyclette : des décisions ont prononcé la même solution en faveur d'une voiture en station heurtée par une voiture en marche [108] et même, solution plus étonnante au premier abord, en faveur d'une automobile qui était entrée en collision avec un cycliste, mais dans des conditions telles que la bicyclette pouvait, au moment de la collision, apparaître comme plus dangereuse que l'automobile [109] : « Attendu, dit cette curieuse décision, que l'art. 1384, § 1er, C. civil doit recevoir, s'il y a lieu, son application à l'occasion d'un accident, mais en tenant compte de ce que celui qui met en circulation une chose dangereuse assume, par là, non seulement le risque du dommage aux tiers, mais

107. Bordeaux, 14 octobre 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-2-709 ; Seine, 1er décembre 1927, *Gaz. Pal.*, 1928-1-266, D.H., 1928-13 ; Mayenne, 24 février 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-482 ; Angers, 21 mai 1928, S. 1929-2-27, D.P., 1929-2-41, note Josserand ; Limoges, 22 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-199 ; Agen, 20 juin 1928, *Sem. jur.* 1929-1012 ; Seine, 26 juin 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-481 ; Le Havre, 15 février 1929, *Rec. somm.*, 1930, n° 100 ; Montluçon, 22 février 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-1-433 ; Montpellier, 4 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-782, D.H., 1929-227 ; Paris, 6 juillet 1929, D.H., 1929-482 ; Rouen, 4 décembre 1929, *Rec. somm.*, 1930, n° 1680 ; Douai, 24 décembre 1929, *Rec. Douai*, 1930-33 ; Caen, 12 février 1930, *Rec. Rouen et Caen*, 1931-2-155 ; Paris, 5 juillet 1930 (2e espèce), *Gaz. Pal.*, 1930-2-300 ; Caen, 27 octobre 1930, *Rec. Rouen et Caen* 1931-2-35. — Voir en sens contraire : Civ. 20 mars 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-885.

108. Le Havre, 27 juin 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-303.

109. Montpellier, 27 mai 1930, *Mon. jud. Midi*, 1930-174.

aussi le risque de son préjudice personnel ; qu'un cycliste ne possédant pas la pleine maîtrise de sa chose, risque d'en être la première victime et doit garder ce risque à sa charge ; que lorsqu'il résulte des circonstances d'un accident, que l'instabilité de la bicyclette, aggravée par le mauvais état du sol, un vent violent et la déclivité de la route, créait un danger spécial, plus grand que celui de l'automobile montant une pente sur une route large, et obligeant son gardien à une très grande surveillance, la présomption de l'art. 1384 doit jouer contre le cycliste qui paraît s'être jeté contre l'automobile ».

108. *Traits d'ensemble se dégageant de cette jurisprudence.* — Il faut avouer que l'ensemble de ces décisions n'est pas de nature à apparaître comme très rassurant au justiciable, qui, presqu'autant que d'équité, a besoin de sécurité et de certitude dans les relations juridiques. Mais si au premier abord cette jurisprudence apparaît comme un chaos, à l'intérieur duquel il serait difficile de trouver un courant prédominant, il est tout de même possible, lorsque l'on y regarde de plus près, d'y découvrir certaines tendances.

On peut constater d'abord que sont très peu nombreuses, les décisions qui *par principe* ont refusé d'admettre le neutralisation des présomptions : il y a lieu de constater cependant que, très récemment, la Chambre civile s'est prononcé très nettement en ce sens [109a], et qu'il semble bien que nous nous trouvons là en présence d'un arrêt de principe. Le gros de la jurisprudence se divise somme toute en deux grands groupes : d'une part les

109*a*. Civ. 20 mars 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1-855.

décisions qui prononcent la neutralisation, d'une façon systématique et sans admettre de restrictions ; d'autre part les décisions qui, tout en ne montrant aucune hostilité de principe contre la neutralisation, n'admettent celle-ci que lorsque certaines conditions sont réunies, conditions qui se ramènent somme toute à une exigence assez élémentaire : pour que la question de l'annulation des présomptions l'une par l'autre puisse se poser, il faut — c'est l'évidence même — qu'il y ait deux présomptions en présence ; or, nous dit la jurisprudence — et ce point ne fait en somme l'objet d'aucune controverse — pour que le gardien de l'un des véhicules puisse invoquer la présomption de l'art. 1384, § 1er à l'encontre du gardien de l'autre véhicule, il faut que ce dernier ait heurté son adversaire et lui ait causé un dommage ; il n'existe aucune responsabilité, présumée ou prouvée, sans qu'il y ait eu un fait d'un homme, d'un animal ou d'une chose inanimée, et un dommage ; or là où il n'y a de présomption de faute que d'un côté, la question qui nous intéresse ne se pose pas.

Au groupe des décisions qui, sans hostilité de principe contre la neutralisation, écartent cette dernière pour des raisons spéciales, il faut ajouter les décisions qui font à propos de cette question une différence entre les véhicules selon leur degré de nocivité. Bien qu'il s'agisse là — pour des raisons que nous avons exposé plus haut — de l'application la plus rationnelle et la seule vraiment utile de l'idée de danger de la chose, les tribunaux ne sont cependant point du tout unanimes pour en faire application dans les cas où deux véhicules, différant profondément dans leur nocivité, entrent en collision : l'abondante jurisprudence concernant les accidents survenus

entre automobiles et bicyclettes nous le prouve. Et pourtant, les adversaires les plus déterminés de la notion de danger comme critérium absolu d'application de l'art. 1384, § 1er, sont à peu près d'accord pour lui concéder dans ce domaine et sous sa forme relative un large et fertile champ d'action. Aussi est-il permis d'espérer que c'est cette solution qui sortira triomphante de la division actuelle de la jurisprudence.

Section III

La participation a l'usage de la chose
Le transport gratuit

109. *Position de la question.* — Comme toute innovation, l'entrée de la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées dans le droit positif français a soulevé des résistances passionnées, aussi bien en doctrine qu'en jurisprudence. Ces résistances ont évidemment eu comme premier but d'empêcher la doctrine nouvelle de s'implanter solidement en jurisprudence. Mais lorsque la fermeté croissante de cette dernière ne pouvait plus guère laisser de doute sur ses intentions à l'égard de l'art. 1384, § 1er, la doctrine qu'on avait échafaudée sur ce « lambeau d'article » fit l'objet d'un certain nombre de restrictions dans l'application ; en d'autres termes, on se rendit assez vite compte que l'art. 1384, § 1er, ne devait pouvoir s'appliquer ni à toutes les choses, ni en toutes circonstances.

Nous avons eu l'occasion, au cours de ce travail, de rencontrer un certain nombre de ces « tentatives de refoulements » pour employer l'expression de M. Josse-

rand [110]. La plupart de ces « refoulements », qui ont d'ailleurs à leur tour été refoulés par un courant irrésistible, avaient trait à la nature des choses auxquelles on pouvait appliquer l'art. 1384, § 1er : ils avaient pour but successivement d'écarter du domaine de la responsabilité du fait des choses les immeubles, les choses chez lesquelles l'existence d'un vice n'avait pas été prouvée, enfin les choses qualifiées d'inoffensives. Nous avons vu que l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 a définitivement rejeté toutes ces limitations.

Mais il est une autre limitation qui, en doctrine comme en jurisprudence, rencontrait les appuis les plus solides, et que même l'arrêt des Chambres réunies n'a pas sensiblement ébranlée. C'est celle qui existe en faveur du gardien d'une chose qui a occasionné un accident à un tiers qui, d'une façon ou d'une autre, participait à l'usage de la chose. Cette idée de participation à l'usage de la chose, idée susceptible d'applications très diverses, a fait l'objet de décisions judiciaires très nombreuses dans des espèces où des personnes, transportées gratuitement en automobile, avaient été blessées au cours d'un accident, et avaient poursuivi en indemnité le gardien de l'automobile dans laquelle ils avaient pris place. Aussi prendrons-nous comme centre de notre étude sur la participation à l'usage de la chose les controverses abondantes, tant en doctrine qu'en jurisprudence, qui ont eu lieu à propos du transport gratuit.

110. *Solutions diverses sur le terrain contractuel.* — Lorsque cette question a commencé à se poser, on a tout

110. Josserand, *Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées*, D.H., 1930, Chronique p. 5.

d'abord songé à la placer sur le terrain contractuel, pensant ainsi pouvoir le faire bénéficier d'une idée récemment acquise en matière de contrat de transport, et selon laquelle le transporteur est censé avoir contracté tacitement envers le transporté une obligation qui consisterait à mener ce dernier sain et sauf à destination. Une objection décisive fit cependant bien vite abandonner ce point de vue : aucune assimilation n'était possible entre le transport gratuit et le contrat de transport, étant donné que ce dernier était par définition un contrat à titre onéreux : l'article 1779 du Code civil fait en effet du contrat de transport une des « trois espèces principales » du louage d'ouvrages et d'industrie, dont l'article 1710 fait ressortir le caractère onéreux. Aussi la jurisprudence ne tarda-t-elle pas à rejeter cette première solution [111].

Devant l'évidence des textes qui condamnaient d'avance toute tentative de soumettre le transport gratuit aux règles du contrat de transport, certains auteurs [112] et certains tribunaux [113] crurent pouvoir trouver, sans quitter le terrain contractuel, une nouvelle solution : on considérerait le transport gratuit comme ayant fait l'objet d'un contrat innommé, qui évidemment entrerait dans la catégorie des contrats de bienfaisance. Mais pour qu'il y ait contrat, il faut qu'il y ait accord de volonté, intention de se lier, de contracter une obligation. Or, dit excellemment M. Josserand [114],

111. Toulouse, 22 juin 1914, D.P., 1917-2-83 ; Nîmes, 19 mai 1924, *Rec. somm.*, 1925, n° 740 ; Montpellier, 8 octobre 1924, D.P., 1925-2-41 ; Poitiers, 18 février 1925, D.P., 1925-2-41 ; Lyon, 23 mai 1925, *Mon. jud. Lyon*, 28 août 1925 ; 10 juin 1925, *Mon. jud. Lyon*, 7 août 1925.

112. Notamment, Savatier, note D.P., 1925-2-44.

113. Avignon, 22 octobre 1926, D.H., 1924-710.

114. Josserand, *Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles*, D.H., 1926, Chronique, p. 21.

on chercherait vainement une préoccupation de ce genre chez l'automobiliste qui fait monter dans sa voiture, par pure complaisance, un ami ou un quidam quelconque ; son état d'esprit est celui du voyageur qui aide son voisin à installer ou à descender ses bagages ou qui veille sur sa place abandonnée momentanément dans le compartiment d'un wagon ; celui-ci n'a jamais entendu entrer dans un *vinculum juris* ; il rend un service à titre gracieux et par pure complaisance ; il ne fait pas une affaire ; il reste en dehors du domaine juridique. La position prise par le conducteur obligeant n'est point différente de celle-là ; elle relève de la courtoisie et non du contrat ; elle est à base d'obligeance et non d'obligation ; et la preuve en est que si ce conducteur, rétractant son offre aimable, se refuse à rendre jusqu'au bout le service espéré, son obligé serait mal fondé à se plaindre et à mettre en mouvement une responsabilité contractuelle qui n'a jamais existé ».

Alors que la plupart des décisions ne prennent même plus en considération la solution contractuelle, certaines d'entre elles, répondant sans doute à des arguments avancés au cours des débats, réfutent expressément cette thèse, en employant en partie l'argumentation de M. Josserand [115]. Ces décisions datent d'une époque relativement ancienne où on se posait encore la question et où la Cour suprême n'avait pas encore tranché le conflit. De la même époque datent même trois arrêts de la Cour de Dijon [116] qui affirment l'existence, entre

115. V. en particulier Paris, 3 mai 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-591 ; voir aussi : Bruxelles, 6 juillet 1927, *Rec. assur.* 1927-402 ; Caen, 14 octobre 1927, *Rec. Rouen et Caen*, 1928-2-43 ; Limoges, 23 novembre 1927, *Gaz. Trib.*, 2-9 février 1928 ; Rennes, 26 janvier 1928, *Rec. Rennes*, 1928-263.

116. Dijon, 14 juin 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-2-558 ; 9 octobre 1928 (2 arrêts), *Gaz. Pal.*, 1928-2-885, *Rec. assur.* 1929-65.

le transporteur et le transporté à titre gratuit, d'une convention *sui generis* : « Attendu, dit l'arrêt précité du 14 juin 1927, que s'il n'existe pas entre les parties un véritable contrat de transport au sens des articles 1782 et suivants du Code civil, il s'est du moins formé, par un échange certain de volontés, une convention *sui generis*, et l'existence de cette convention ne saurait être contestée du fait que l'obligation de transporter contractée par le conducteur de l'automobile serait plus ou moins révocable *ad nutum*, cette obligation étant liée à son exécution et prenant naissance dès que le transport est commencé pour subsister tant que celui-ci se poursuit volontairement ». Se basant sur le même ordre de considérations, le Tribunal de commerce de Saint-Etienne [117] établit un rapprochement entre le transport gratuit et la situation qui existe au cas de mandat.

Ainsi que nous le verrons bientôt, la théorie contractuelle est actuellement complètement abandonnée — en principe du moins, et dans la mesure où on se trouve en présence d'un transport véritablement gratuit. Certaines décisions ont en effet soutenu, et avec raison, que le caractère onéreux d'un transport ne supposait pas nécessairement le paiement, par le transporté, d'un prix en espèces. Il arrive assez fréquemment qu'il existe entre un automobiliste et une personne qui est montée dans sa voiture sans avoir à payer un prix en argent des rapports d'affaires qui juridiquement forment une espèce de plexus contractuel faisant naître des obligations à la charge des deux parties : l'obligation que peut avoir l'automobiliste de transporter son « collaborateur »

117. Trib. comm. Saint-Étienne, 10 octobre 1929, *Gaz. Trib.* 15 avril 1930.

n'est dons pas dépourvue de contreprestations et perd par conséquent son caractère gratuit [118].

111. *Solutions sur le terrain quasi-délictuel. Non application de l'article* 1384, § 1er. — Le terrain contractuel abandonné en principe, le débat allait dès lors se porter sur le terrain quasi-délictuel. Nous disons le débat, car en écartant l'idée de contrat, la jurisprudence n'avait fait que « déblayer » le terrain sur lequel une nouvelle question allait se poser. On se demanda, en effet, si le voyageur blessé alors qu'il était transporté gratuitement pouvait invoquer contre son transporteur le bénéfice de l'article 1384, § 1er. Les tribunaux ne virent au premier abord aucune raison de traiter le voyageur qui s'était trouvé à l'intérieur de la voiture autrement que le piéton renversé alors qu'il circulait sur la chaussée [119].

Mais un revirement ne tarda pas à se produire, revirement d'ailleurs d'autant plus éclatant qu'il fut inauguré par la Chambre civile de la Cour de cassation [120]. Cet arrêt est d'autant plus remarquable qu'il ne se contente pas de proclamer une solution, mais s'explique abondamment sur les raisons qui ont motivé cette solution, chose que les arrêts de notre Cour suprême, souvent exagérément concis, ne font pas toujours : « Attendu, dit cet arrêt, que la présomption instituée par l'ar-

118. Trib. Orléans, 3 juin 1929, *Mon. jud. Midi*, 1929-222 ; Paris, 24 juillet 1929, *Gaz. Trib.*, 20 août 1929 ; Trib. comm. Saint-Étienne, 30 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-575 ; Montpellier, 12 février 1932 (1re espèce), *Gaz. Pal.*, 1932-1-818.

119. Alger, 12 janvier 1927, *Gaz. Pal.*, 1928-1-308 ; Bordeaux, 25 février 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-2-558 ; 12 mai 1927, *Sem. jur.* 1927-747, *Rec. assur.* 1927-311 ; Grenoble, 21 juin 1927, *Journ. Grenoble*, 1928-23 ; Caen, 14 octobre 1927, *Rec. Rouen et Caen*, 1928-2-43 ; Limoges, 23 novembre 1927, *Gaz. Trib.*, 2-9 février 1928.

120. Civ., 27 mars 1928, S. 1928-1-353, note Gény, D.P., 1928-1-145, note Ripert.

ticle 1384, § 1er. à l'encontre du gardien d'une chose mobilière inanimée soumise à la nécessité d'une « garde » en raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui, a été établie pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose *à l'usage de laquelle elles n'ont point participé* ; attendu que cette présomption ne peut donc être invoquée contre le gardien d'une voiture automobile par ceux qui ont pris place dans cette voiture, soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole : les premiers trouvent leur protection dans les obligations imposées au transporteur par les stipulations expresses ou implicites du contrat ; quant à ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, *en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes*, ils ne peuvent obtenir des dommages-intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent, à sa charge ou à celle de son préposé, une faute qui leur soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 ».

Cet arrêt eut un très grand retentissement et fut suivi depuis 1928 par la presque totalité de la jurisprudence [121].

121. Trib. comm. Alger, 28 mars 1928, *Journ. trib. alg.*, 17 avril 1928 ; Seine, 16 avril 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-260 ; Évreux, 20 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-526 ; 30 mai 1928, *Rec. Rouen et Caen*, 1928-1-165 ; Req., 9 juin 1928, S. 1929-1-17, note F.G., D.P., 1928-1-153, note Savatier ; Civ., 11 juin 1928, D.H., 1928-414 ; Seine, 23 juillet 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-446 ; Nancy, 8 décembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-22 ; Trib. corr. Le Havre, 11 décembre 1928, *Rec. Rouen et Caeu*, 1929-1-1 ; Caen, 13 décembre 1928, *Rec. Rouen et Caen*, 1929-2-103 ; Amiens, 27 décembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-509 ; Civ., 7 janvier 1929, S. 1929-1-249, note P. Esmein ; Douai, 14 janvier 1929, *Rec. Douai*, 1929-131 ; Seine, 19 avril 1929, *Gaz. Trib.*, 6 juillet 1929 ; Civ., 22 juillet 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-588 ; Montluçon, 24 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930-1-471 ; Colmar, 5 février 1930, *Rev. Als.-Lorr.* 1930-407 ; Paris, 14 février 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-199 ; Civ. 14 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-566 ; Dijon, 20 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-575 ; Montpellier, 20 mai 1930, *Mon. jud. Midi* 1930-142 ; Civ., 28 mai 1930 (2 arrêts), *Gaz. Pal.*, 1930-2-574 ; Civ., 21 juin 1930, *Gaz. Pal*, 1930-2-

La solution a même été étendue, à propos d'un transport gratuit par voiture hippomobile, à l'article 1385 [122]. Les quelques décisions isolées qui ont refusé de s'incliner devant la jurisprudence de la Cour suprême se sont basés sur des motifs vraiment trop confus et trop contradictoires pour que leur résistance puisse être sérieusement prise en considération [123].

Pour que la victime d'un accident puisse donc réclamer des dommages-intérêts au gardien de la voiture dans laquelle elle a été transportée bénévolement, elle est désormais dans l'obligation de prouver une faute du conducteur dans les termes des articles 1382 et 1383.

On s'était demandé parfois, s'inspirant manifestement de considérations tirées du domaine de la responsabilité contractuelle, si, en raison du service que le conducteur avait rendu sans contre-partie à la victime, cette dernière ne devait pas être mise dans l'obligation de prouver une faute *lourde* du conducteur. Certaines décisions, relativement plus anciennes, avaient répondu par l'affirmative [124]. Mais d'autres décisions plus ré-

574 ; Montpellier, 1er juillet 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-479 ; Arras, 9 juillet 1930, *Rev. assur. terr.* 1931-110 ; Req., 21 juillet 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-575 ; Civ., 24 juillet 1930 et 1er août 1930, S. 1931-1-15, *Gaz. Pal.*, 1930-2-573 ; Laval, 23 octobre 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-606 ; Trib. comm. Saint-Étienne, 16 janvier 1931, *Gaz. Trib.*, 6 juin 1931 ; Civ., 8 juin 1931, et Paris, 25 juillet 1931, S. 1932-2-101, *Gaz. Pal.*, 1931-2-653 ; Paris 5 novembre 1931, *Gaz. Trib.*, 19 décembre 1931 ; Civ., 30 décembre 1931, S. 1932-1-62 ; Riom, 14 janvier 1932, et Req., 8 novembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-136 ; Paris, 14 mars 1932, *Rev. assur. terr.*, 1932-842 ; Civ., 4 janvier 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1.

122. Colmar, 22 février 1929, *Rev. Als.-Lorr.* 1929-220 ; Req., 11 mai 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-240.

123. Trib. Orléans, 3 juin 1929, *Mon. jud., Midi*, 1929-222 ; Trib. comm. Saint-Étienne, 30 mai 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-575 ; Le Havre, 13 novembre 1930, *Rec. Rouen et Caen*, 1931-1-22.

124. Lyon, 16 juillet 1927, *Mon. jud. Lyon*, 27 avril 1928 ; Mâcon, 12 juillet 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-526.

centes [125] ont expressément écarté cette distinction, que l'ensemble de la jurisprudence avait repoussé implicitement en exigeant la preuve d'une faute dans les termes des art. 1382 et 1383, c'est-à-dire d'une faute quelconque, même très légère.

112. *Objections contre la non-application de l'article* 1384, § 1er, *en matière de transport gratuit.* — Bien que très solidement établie, la jurisprudence inaugurée par l'arrêt de la Chambre civile du 17 mars 1928 est cependant loin d'être à l'abri de toute critique, et nous croyons que les objections soulevées par M. Josserand en 1926 [126], répondant d'avance aux arguments qu'allait employer la Cour suprême, n'ont rien perdu de leur intérêt.

On refuse au voyageur transporté à titre bénévole, nous dit M. Josserand, le bénéfice de l'art. 1384, § 1er, parce que l'on soutient que cette disposition n'est applicable qu'aux victimes d'accidents qui peuvent être considérés comme des tiers à l'égard du véhicule ; or telle ne serait pas, d'après cette opinion, la situation du voyageur transporté à titre gratuit, qui ne saurait entrer dans la catégorie des tiers. D'après M. Josserand, le voyageur transporté à titre bénévole, n'étant pas un contractant, doit nécessairement être un tiers : « en distinguant trois situations juridiques, nous dit l'éminent doyen de la Faculté de Droit de Lyon, celle du voyageur payant, celle du voyageur bénévole, et celle du véritable tiers, on tombe dans l'arbitraire, car on

125. Douai, 21 novembre 1929, *Rec. Douai*, 1930-5 ; Lyon, 15 octobre 1930, *Mon. jud. Lyon*, 7 août 1931 ; Paris, 25 juillet 1931, S. 1932-2-101.

126. Josserand, *Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles*, D.H., 1926-Chronique, p. 21.

établit, dans la catégorie des tiers, une sous-distinction contraire à la tradition et à la raison ».

Ce raisonnement ne nous paraît pas à vrai dire tout à fait convaincant. La notion de « tiers » est en somme une notion à la fois négative et relative : elle désigne une personne qui ne se trouve pas par rapport à une autre, dans une situation juridique donnée : dans notre espèce, c'est celui qui n'est pas lié à l'automobiliste par les liens d'un contrat de transport. Or, on ne voit pas en quoi une tradition, qui, en réalité n'existe pas en matière de responsabilité du fait des choses, ni la raison s'opposeraient à une discrimination à l'intérieur de la catégorie des tiers, discrimination qui serait dictée par une différence très manifeste de situation.

Une objection bien plus troublante est celle tirée du rapprochement entre les accidents d'automobiles et ceux occasionnés par des choses autres que des automobiles. Tandis que pour les premiers la jurisprudence prétend refuser le bénéfice de l'art. 1384, § 1er aux personnes transportées gratuitement, nul n'a jamais songé à appliquer la même solution à des personnes qui, blessées par des choses autres que des automobiles, se trouvaient cependant dans des situations fort analogues à celle du transport gratuit : « proposera-t-on de reproduire la distinction à laquelle on fait appel pour les accidents de locomotion et de distinguer entre deux catégories de tiers, en sorte que le passant, atteint par la chute de l'arbre ou du mur serait protégé par l'art, 1384, § 1er, ou par l'art. 1386, tandis que cette faveur serait refusée à l'invité victime d'un accident analogue, alors qu'il était l'hôte du propriétaire ? Nous ne pensons pas qu'une telle nuance puisse être défendue, tellement elle ferait

payer cher à l'invité les honneurs et les profits de l'hospitalité reçue : elle ne doit pas davantage être de mise en matière de locomotion automobile »[127].

On peut répondre, il est vrai, à cette argumentation, que l'invité blessé par la chute d'un arbre ou d'un mur n'a pas, ou a du moins dans une bien moindremesure « participé à l'usage de la chose », que le transporté gratuit. C'est là, nous semble-t-il, une constatation qui peut fort bien expliquer cette différence de traitement : c'est d'ailleurs l'idée qui a été formellement adoptée par la Chambre civile dans son arrêt du 27 mars 1928, et que presque toutes les décisions subséquentes ont répété : « attendu, disent ces décisions, que la présomption instituée par l'art. 1384, § 1er.... a été établie pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose *à l'usage de laquelle elles n'ont point participé* ».

Il est vrai que cette idée de participation à l'usage de la chose[128] ne semble pas être considérée par ces décisions comme suffisante pour motiver l'exonération du gardien et le retour au droit commun de l'article 1382 ; elles invoquent une deuxième idée, nettement différente : « attendu, disent ces décisions, que ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture *en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes*, ne peuvent obtenir de dommages-intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent à sa charge ou à celle de son préposé, une faute qui leur soit imputable dans les termes des art. 1382 et 1383 ».

127. Josserand, *op.* et *loc. cit.*
128. Idée qui avait été fortement patronnée par M.Ripert (v. note D.P, 1928-1-146.)

Cette deuxième idée n'a pas davantage rallié l'assentiment de M. Josserand, qui estime qu'admettre que l'occupant à titre gracieux ait « accepté les risques » est « une supposition purement divinatoire » qui est « contraire à la réalité des faits » : « en montant dans une automobile, dit M. Josserand, même sans bourse délier, le voyageur n'a pas entendu se livrer au conducteur pieds et poings liés : il n'a pas voulu donner barre sur lui : plutôt que de consentir une telle abdication, il aurait préféré, sans nul doute, et si son attention avait été attirée expressément sur ce point, s'abstenir purement et simplement, ou bien payer le service rendu ».

113. *Applications diverses de l'idée d'acceptation des risques.* — A vrai dire, il est assez difficile, pour des raisons que nous comprendrons mieux au moment où nous essayerons de dégager le fondement de toutes ces solutions, de prendre nettement parti pour ou contre le raisonnement de M. Josserand. Toujours y a-t-il lieu de constater que l'idée d'acceptation des risques a été consacrée par la jurisprudence non pas seulement en matière de transport gratuit, mais encore dans d'autres hypothèses très variées : dans des accidents causés par des attractions foraines [129], ou dans la pratique des sports [130], ou encore par l'acceptation de certains traitements médicaux, comme les procédés radiologiques [131], ou la chirurgie esthétique [132] ; nous

129. Paris, 5 avril 1913, *La Loi*, 28 août 1913 ; Rouen, 17 mai 1924, D.P., 1927-2-25, note Lalou ; Douai, 4 mars 1929, *Rec. Douai*, 1929-104.

130. Bordeaux, 14 avril 1931 (motifs), D.P.,1931-2-45, note Jean Loup ; v. aussi, conclusions de M. le Commissaire du Gouvernement Cahen-Salvador, D.P., 1924-3-58, et P. Garraud, « Les sports et le droit pénal », *Rev. internationale de Droit pénal* 1924, p. 212.

131. Seine, 3 janvier 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-431 ; Bouches-du-Rhône, 5 mai 1930, D.H., 1930-389.

132. Paris, 12 mars 1931, S. 1931-2-139, note Et. Perreau.

trouvons enfin cette idée d'acceptation des risques dans des cas où la victime avait séjourné sans nécessité dans un endroit où devait s'accomplir une opération qu'elle savait dangereuse [133].

Cette dernière décision nous montre d'ailleurs combien les différentes catégories de causes d'exonération s'entrepénètrent parfois : d'après les motifs de l'arrêt, la victime qui avait été tuée par une balle échappée accidentellement à un pistolet d'abatage, avait, en restant présent, pendant la manipulation de l'appareil, à la fois accepté dans une certaine mesure les risques de la situation et commis une imprudence ; ces deux facteurs n'ont d'ailleurs pas été assez exclusifs pour entraîner l'exonération totale du gardien : la Cour de Colmar a tranché le litige par un partage de responsabilité.

133. Colmar, 10 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-941 ; v. aussi Douai, 15 décembre 1931, *Rec. Douai*, 1932-79.

CHAPITRE VI

REFLEXIONS SUR LE FONDEMENT DES SOLUTIONS ACTUELLES PROJETS DE REFORME SUR LE TERRAIN LEGISLATIF

Section I

Questions a propos desquelles la jurisprudence a, au moins implicitement, admis une différence de cause entre les art. 1382 et 1384, § 1er.

114. *Place de ces questions dans l'ensemble de la doctrine de la responsabilité du fait des choses.* — Par souci de clarté, nous avons évité jusqu'à présent de nous demander à quel raisonnement juridique devaient être rattachés les différents corps de solutions rencontrés dans les domaines si variés dans lesquels l'art. 1384, § 1er, a trouvé son application. Les différentes questions que nous avons examinées ont pu l'être utilement, sans qu'il ait été nécessaire de remonter au problème du fondement de la responsabilité du fait des choses. Nous allons cependant trouver maintenant, avant de passer à la discussion proprement dite de cette question, un certain nombre d'hypothèses, où la jurisprudence a

constaté, expressément ou implicitement, que les responsabilités tirées respectivement des art. 1382 et 1384, § 1er, « procédant de causes juridiques différentes ». C'est là déjà dans une certaine mesure prendre position sur la question du fondement, et c'est pourquoi la place de cette jurisprudence nous a semblé devoir être au début de ce chapitre.

Cette jurisprudence, à laquelle nous venons de faire allusion, se présente à propos de trois questions : l'autorité de la chose jugée, l'admissibilité des demandes nouvelles devant les juridictions d'appel, et enfin le jeu de la prescription.

115. 1°. *Autorité de la chose jugée.* — Une première question s'est posée dans le domaine de la responsabilité à propos de l'*autorité de la chose jugée*, question qui ne concerne pas directement le problème qui nous intéresse, mais que nous devons cependant rappeler, dans l'intérêt de la clarté du débat. Lorsqu'une personne poursuivie pour homicide ou blessures involontaires devant la juridiction correctionnelle avait été acquittée par cette dernière, on s'était demandé si cette personne pouvait encore, par la juridiction civile, être déclarée responsable, en vertu de l'art. 1382, des suites de l'accident. Jusqu'en 1912, la jurisprudence était à peu près unanime pour répondre par l'affirmative. On croyait, en effet, à cette époque pouvoir établir une distinction entre la faute pénale des art. 319 et 320 du Code pénal et la faute civile de l'art. 1382 : cette dernière étant d'une autre nature que la faute pénale, le juge civil pouvait en affirmer l'existence sans violer l'autorité de ce qui avait été jugé par les juges répressifs. Mais on finit par

s'apercevoir combien la distinction proposée était artificielle, au point de vue qui nous occupe, et dès 1912, un revirement se produisit dans la jurisprudence : l'individu acquitté au pénal ne pouvait plus, en principe, être condamné à des dommages-intérêts sur la base de l'art. 1382. Ce principe n'a pas cessé d'être affirmé depuis cette époque par la Cour de cassation [1].

Mais la question, qui n'avait jusque-là été résolue qu'à l'égard de l'art. 1382, devait également se poser à l'encontre de l'art. 1384, § 1er. Elle se posa surtout, lorsque la jurisprudence se fut prononcée pour l'application de ce texte aux accidents d'automobiles. Les tribunaux inférieurs commencèrent d'abord par appliquer à ce cas la solution qui prévalait depuis 1912 au regard de l'art. 1382. [2] Mais la Chambre des requêtes ne tarda pas à se prononcer en sens contraire : « attendu, dit-elle, que les actions qui dérivent des art. 1382 et 1384, § 1er C. civ., bien que poursuivant le même objet, *procèdent de causes juridiques différentes* ; que par suite, l'inexistence des conditions auxquelles l'exercice de la première est subordonnée, même lorsque cette inexistence est constatée par une décision passée en force de chose jugée, ne fait pas nécessairement obstacle à l'exercice de la seconde » [3]. La Chambre civile adopta rapidement, avec une formule plus laconique, la même solution [4] ;

1. Civ., 18 décembre 1912, S. 1914-1-249, note Morel, D.P., 1915-1-17 ; 12 juin 1914, S. 1915-1-70, D.P., 1915-1-17 ; 28 mars 1916, S. 1918-1919-1-36 ; 23 mai 1916, S. 1918-1919-1-36 ; Req., 12 juillet 1917, S. 1918-1919-1-212 ; 13 novembre 1917, S. 1918-1919-1-212 ; Civ., 22 octobre 1919, S. 1921-1-17, note Morel ; 16 janvier 1922, S. 1922-1-277 ; 6 juin 1923, S. 1923-1-260 ; Req., 12 janvier 1927, S. 1927-1-129, note Mazeaud, D.P., 1927-1-145, note Savatier° ; Civ., 15 janvier 1929, S. 1930-1-177, note P. Esmein ; 30 décembre 1929, D.P., 1930-1-41, note Savatier.
2. Lyon, 25 juin 1928, *Mon. jud. Lyon*, 8 janvier 1929.
3. Req., 16 juillet 1928, D.P., 1929-1-33, note Savatier.
4. Civ., 24 avril 1929, S. 1930-1-180, D.P., 1930-1-41, note Savatier ; 18 mars 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-835.

les cours d'appel et tribunaux, qui, en partie, avaient déjà devancé la Cour suprême, continuent à écarter l'exception de chose jugée au criminel [5].

116. 2° *Demande nouvelle.* — La question de différence de cause juridique entre la responsabilité fondée sur l'art. 1382 et celle fondée sur l'art. 1384, § 1er, s'est également posée dans les cas où la victime d'un accident, n'ayant basé son action en première instance que sur les art. 1382 et 1383, entend invoquer en instance d'appel l'art. 1384. § 1er. La Cour de cassation et la plupart des cours d'appel ont estimé que les deux textes reposaient sur des « causes juridiques différentes », et que par conséquent le fait d'invoquer pour la première fois en appel la disposition de l'art. 1384, § 1er, devait être considéré comme constituant une *demande nouvelle*, au sens de l'art. 464 C. pr. civ. [6]. Certaines cours d'appel ont, il est

5. Douai, 14 juin 1927, *Rec. Douai*, 1927-326 ; Caen, 19 octobre 1927, *Rec. Rouen et Caen*, 1928-45 ; Limoges, 31 janvier 1928, *Gaz. Trib.*, 16 juin 1928 ; Poitiers, 22 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-305 ; Colmar, 24 octobre 1929, *Rev. Als.-Lorr.* 1930-238 ; Caen, 28 novembre 1929, *Rec. Rouen et Caen* 1930-2-79 ; Trib. Montpellier, 28 février 1930, *Mon. jud. Midi.* 1930-75 ; Montpellier, 21 mars 1930, *Mon. jud. Midi.*, 1930-123 ; Saint-Brieuc, 6 novembre 1930, *Gaz. Trib.*, 5 février 1931 ; Paris, 21 mars 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-795 ; Rennes, 27 avril 1931, *Rec. Rennes*, 1931-170 ; Trib. Orléans, 24 juin 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-611 ; Req., 4 juillet 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-612 ; 21 juillet 1921 (1er arrêt), *Gaz. Pal.*, 1932-2-722 ; Rennes, 22 octobre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-147 ; Req., 29 novembre 1932, *Gaz. Pal.*, 1933-1-244 ; v. aussi, pour le cas d'un défendeur ayant bénéficié d'une ordonnance de non-lieu, Req. 24 mars 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-1-793.

6. Paris, 29 mars 1926, *Rec. assur.* 1926-167 ; Civ., 24 mai 1927, S. 1927-1-265, D.P., 1928-1-128, note Josserand ; Req., 23 novembre 1927, S. 1928-1-32, D.P., 1928-1-121, note A. Besson ; Limoges, 5 juin 1928, *Gaz. Pal.*, 1928-2-764 ; Req., 9 juin 1928, S. 1929-1-17, note F.G., D.P., 1928-1-153, note Ripert ; Paris, 28 décembre 1928, *Gaz. Trib.*, 25 juin 1929 ; Lyon, 3 mars 1930, *Mon. jud. Lyon*, 31 mars 1931 ; Riom, 6 mars 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-837, note Cavarroc ; Rennes, 5 juin 1930, *Rec. Rennes*, 1930-417 ; 3 juillet 1930, *Rec. Rennes*, 1930-550 ; Paris, 12 février 1931, *Gaz. Trib.*, 23 juin 1931 ; Civ., 17 avril 1931, *Gaz. Pal.*, 1931-2-37 ; Aix, 4 juin 1931, *Rev. assur. terr.* 1931-814 ; Lyon, 17 décembre 1931, *Mon. jud. Lyon*, 9 février 1932 ; Colmar, 22 avril 1932, *Gaz. Pal.*, 1932-2-251 ; Boulogne-sur-Mer, 10 février 1933, *Gaz. Pal.* 1933-1-842. V. aussi Req., 7 mars 1933, *Gaz. Pal.*, 1933-1.

vrai, tout d'abord hésité à adopter ce point de vue[7]; mais elles ont fini par s'incliner devant l'autorité de la Cour de cassation[8].

117. 3° *Prescription.* — Une question très semblable à celles qui se sont posées dans les deux séries d'hypothèses que nous venons d'examiner, se pose également en matière de prescription. Voici de quelle manière : lorsque la victime d'un accident actionne son adversaire sur la base des art. 1382 et 1383 et en invoquant à sa charge un fait qui constitue une infraction à la loi pénale, son action est enfermée, même devant la juridiction civile, dans le délai de prescription de l'action publique : dix, trois ou un an, selon que le fait constitue un crime, un délit ou une contravention. La question s'est donc posée de savoir s'il en était de même au cas où la victime invoquait, non pas les articles 1382 et 1383, mais l'article 1384 § 1er : la Cour suprême a répondu par la négative : « Attendu, dit-elle, que si l'action en dommages-intérêts fondée sur l'article 1382, C. civ., poursuit le *même objet* que l'action fondée sur l'art. 1384, § 1er, ces deux actions possèdent des causes juridiques différentes, et, par suite, la victime des blessures par imprudence ne peut se voir opposer la prescription de trois ans de l'art. 638, C. instr. crim., quand son action est basée sur l'art. 1384, § 1er »[9]. Toutes les autres décisions

7. Douai, 9 avril 1925, *Rec. Douai*, 1925-189 ; Paris, 9 avril 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-2-248, et 10 novembre 1928, *Gaz. Pal.*, 1929-1-49 ; Colmar, 10 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-1-941.

8. Voir les arrêts précités de la Cour d'appel de Paris du 28 décembre 1928 et du 12 février 1931, ainsi que l'arrêt de la Cour de Colmar du 22 avril 1932.

9. Req., 9 juin 1928, D.P., 1928-1-153, note Ripert, S. 1929-1-17, note F.G.

qui ont eu à statuer sur la question, ont, sinon reproduit explicitement la formule, du moins édicté la même solution [10].

118. 4° *Règle « una via electa »*. — Nous trouvons enfin une dernière hypothèse qui a donné à la jurisprudence l'occasion d'affirmer la différence de cause juridique existant, d'après elle, entre les deux actions basées respectivement sur les art. 1382 et 1384, § 1er. La Cour d'appel de Paris [11] a décidé en effet que la règle « *una electa via* », ne s'opposait pas à ce que les héritiers de la victime d'un homicide involontaire se constituassent partie civile, alors même que ces héritiers avaient déjà intenté devant le Tribunal de commerce et en raison du même accident, une action basée sur l'art. 1384, § 1er. C'est là consacrer une fois de plus la formule inaugurée par la Cour de cassation dans son arrêt du 16 juillet 1928.

119. *Portée de cette différence de cause.* — Il nous reste à voir maintenant quelle portée il y a lieu d'attribuer à cette différence de cause juridique constatée en plusieurs domaines différents par une jurisprudence quasi unanime. La solution de cette question dépend évidemment de la conception que l'on se fait de la « cause juridique », notion qui malheureusement est encore une des plus fuyantes et des plus controversées de notre droit privé.

La définition en quelque sorte classique de la cause est celle qui nous est donnée par Aubry et Rau [12] : selon ces

10. Bordeaux, 28 février 1927, *Gaz. Pal.*, 1927-1-621 ; Dijon, 5 novembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1929-2-1013 ; Req., 3 février 1930, S. 1930-1-324 ; Montpellier, 28 mars 1930, *Mon. jud. Midi*, 1930-112.

11. Paris, 16 avril 1930, *Gaz. Pal.*, 1930-2-75.

12. Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 5e éd., t. XII, § 769, p. 440.

auteurs il faudrait entendre par cause « le fait juridique qui forme le fondement direct et immédiat du droit revendiqué ». Or d'après la formule de MM. A. Colin et H. Capitant[13], formule qui correspond à l'opinion de la majorité de la doctrine, il faudrait entendre par *fait juridique* « l'événement qui a pour effet de donner naissance à des droits, de les transmettre ou d'en entraîner extinction ». Or en précisant à l'aide de ces définitions la doctrine de la Cour de cassation, il faut dire que les deux actions basées respectivement sur les art. 1383 et 1384, §1er, ont leur fondement dans deux événements ayant des caractères juridiques différents : ce sera — et ce sont les textes eux-mêmes qui nous le disent — dans l'un des cas un fait de l'homme, dans l'autre cas *un fait de la chose*. Or, ce que nous venons de dire ressemble fort à une tautologie . Elle le serait, en effet, si nous ne nous trouvions pas en présence d'une jurisprudence qui, tout en affirmant cette « différence de causes juridiques », s'obstine à parler de *présomption de faute*, et d'une doctrine qui s'hypnotise sur la notion de *garde*.

En présence de ces contradictions, notre intention est précisément d'essayer de dégager, par delà les formules traditionnelles et les réticences dues à une espèce de sainte terreur de l'hérésie, le sens véritable et les tendances profondes des solutions — et du langage — jurisprudentiels que nous avons passés en revue au cours des chapitres précédents. Ce n'est qu'après avoir procédé à cet examen qu'il nous sera possible d'apprécier dans quelle mesure la jurisprudence a fidèlement suivi — ou dépassé — le texte qu'elle continue à invoquer.

13. A. Colin et H. Capitant, *Cours élémentaire de droit civil français*, 5e éd., t. II, p. 60.

Section II
Discussion sur le fondement des solutions actuelles

120. *Objet de cette discussion.* — « L'art. 1384 est fondé sur une idée simple, équitable, que celui qui a le fonctionnement d'une entreprise doit en supporter les risques. C'est la mission de la jurisprudence de donner à la loi toute la vitalité progressive d'un principe qui opère et qui agit ». C'est par ces mots que Saleilles termina la grande note qu'il consacra au Dalloz à l'éclatant arrêt de la Chambre civile du 16 juin 1896 [14], première application que fit la Cour suprême de la nouvelle doctrine de la responsabilité du fait des choses inanimées.

Il ne nous appartient pas ici, dans ce modeste travail, d'examiner, à l'aide des travaux préparatoires, quelle a été la véritable pensée des rédacteurs du Code, et de rechercher si Saleilles ne leur a pas fait quelque violence, en leur imputant sa pensée généreuse : d'autres l'ont fait avant nous, et mieux que nous ne saurions le faire [15]. Ce qui forme notre objet propre, est de rechercher si, en réalité, les arrêts que notre Cour de cassation a rendus au cours de ces dernières années en visant l'art. 1384, § 1er, peuvent encore s'expliquer par le concept traditionnel de faute, concept éminemment subjectif, ou si ces arrêts ne peuvent avoir leur fondement véritable que dans la notion objective du risque créé, doctrine

14. D.P., 97-1-433.

15. V. notamment, parmi les plus récents : A. Besson, *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*, pp. 9 et suiv., et J. Tauzin, *La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobilistes*, pp. 20 et suiv.

proclamée à la fin du siècle dernier par Saleilles, M. Josserand et une petite phalange d'audacieux juristes, et dont l'éminent doyen de la Faculté de droit de Lyon est resté l'ardent et infatigable protagoniste.

121. *Considérations qui militent contre l'idée de présomption de faute.* — Dès son premier arrêt de 1896, la Cour de cassation a déclaré que c'est en vertu d'une *présomption de faute* que l'art. 1384, § 1er, faisait peser sur lui, que le gardien d'une chose devait être déclaré responsable du dommage causé par celle-ci. Bien qu'en contradiction avec les idées formulées par les théoriciens de la responsabilité du fait des choses, cette idée d'une présomption de faute qui n'était point alors considérée comme irréfragable par la jurisprudence, ne souleva pas de sérieuses difficultés. Ces difficultés ne surgirent que lorsque, par ses arrêts de 1919-1921 [16], la Cour suprême décida que « la présomption édictée par le § 1er de l'article 1384 à propos des dommages causés par les choses inanimées, ne pouvait être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne soit pas imputable au gardien ». Cette formule, qui depuis cette époque se retrouve dans tous les arrêts, rendait donc irrecevable la preuve, réservée jusqu'alors au gardien, que celui-ci n'avait commis aucune faute, ou que la cause du dommage était restée inconnue.

C'est là une constatation capitale qui, ainsi qu'il

16. Civ., 21 janvier 1919, S. 1922-1-97, note Hugueney, D.P., 1920-1-169, note Savatier ; Req., 28 juin 1920, S. 1920-1-367, D.P., 1922-1-25, note Ripert ; Civ. 16 novembre 1920, S. 1922-1-97, note Hugueney, D.P., 1920-1-169, note Savatier ; Civ., 15 mars 1921, S. 1922-1-100, D.P., 1921-1-25, note Ripert.

fallait s'y attendre, a fait couler beaucoup d'encre. Les auteurs ont épilogué à perte de vue pour savoir si cette présomption, à laquelle la jurisprudence venait de conférer le caractère irréfragable, était encore conciliable avec l'art. 1352 du Code civil qui interdit de considérer comme irréfragables toutes les présomptions auxquelles la loi n'a pas expressément conféré ce caractère. On a répondu à cela que l'art. 1384 déclare responsable de plein droit non seulement les gardiens de choses, mais encore les pères, mères, instituteurs, artisans, maîtres et commettants, et que cet article ne réserve la preuve de l'absence de faute qu'aux pères, mères, instituteurs et artisans. Or on a toujours été d'accord pour admettre que par son silence même, le législateur avait entendu refuser le bénéfice de la preuve contraire aux maîtres et commettants ; et il n'est dès lors que logique de conférer au silence la même portée à l'égard de l'alinéa 1er de l'art. 1384. Et on a fort justement fait observer[17] que le législateur avait lui-même été amené à sanctionner cette interprétation par la loi du 7 novembre 1922.

Cependant notre but ici n'est pas de rechercher si les solutions actuelles de notre Cour suprême sont conciliables avec les textes, mais bien plutôt de savoir s'il est encore possible de les ramener à une idée subjective de faute ou si au contraire elles ne peuvent trouver leur fondement que dans le concept objectif du risque créé.

Prenons un exemple concret : une automobile renverse un enfant et le blesse. Soit par suite de la rapidité avec laquelle l'accident s'est accompli, soit pour toute

17. Besson, « Cas fortuit et force majeure dans les accidents d'automobiles », *Rev. assur. terr.*, 1931, p. 272.

autre raison, aucune faute ne peut être relevée ni à la charge du conducteur, ni à celle de l'enfant ; il n'est pas davantage possible de constater dans les circonstances de l'accident un détail quelconque pouvant déceler l'intervention d'un cas fortuit ou de force majeure, ou d'un autre élément qui ne puisse être imputé au conducteur. Ce dernier serait même en état d'établir qu'il roulait à une allure conforme à l'état des lieux, qu'il tenait sa droite, et qu'il avait le cas échéant donne des signaux avertisseurs.

Cette espèce, nous ne l'avons ni imaginée, ni choisie au hasard dans une jurisprudence plus qu'abondante : c'est celle de l'affaire Jeand'heur qui a donné lieu non seulement à l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927 et, après cassation, à celui, fortement motivé, de la Cour d'appel de Lyon du 5 juillet de la même année, mais aussi à cet arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, à l'examen duquel nous avons consacré un chapitre entier de ce travail.

Nous n'en sommes que plus autorisés à nous demander s'il est possible d'admettre encore en pareille hypothèse, que c'est en vertu d'une présomption de faute que le conducteur a été condamné à indemniser la victime de l'accident. Peut-on même encore trouver à la base d'une pareille décision une notion subjective quelconque ? Point de *faute* prouvée ; faute présumée ? On nous dira que le fait que la Cour suprême a repoussé la preuve de l'absence de faute est en accord avec le texte de l'article 1384 ; mais, demanderons-nous, où ce texte nous parle-t-il de présomption de faute ? Ne parle-t-il pas plutôt d'un *fait de la chose*, et cette expression n'est-elle pas assez éloquente dans sa simplicité pour démon-

trer que nous nous trouvons bien là en présence d'une responsabilité nettement objective ?

Pour nous en convaincre encore davantage, nous n'aurions qu'à nous reporter, après avoir examiné la preuve contraire que la jurisprudence refuse au gardien, à celle qu'elle admet. Nous avons vu, au cours de la première section de notre chapitre V, combien difficilement en notre matière la jurisprudence accordait à une circonstance de l'accident le caractère exonératoire du cas fortuit ou de force majeure. Nous avons vu que cette jurisprudence ne se contentait pas, comme en matière contractuelle, d'exiger de l'événement qu'il fût à la fois imprévisible et irrésistible, mais qu'elle exigeait encore qu'il fut extérieur à la *chose*.

N'est-ce pas là une preuve de plus que ce qui compte, c'est le *fait de la chose* en dehors de toute considération subjective ?

Mais l'hostilité contre la doctrine du risque est telle dans la grande majorité de la doctrine que celle-ci ne s'est pas tenue pour battue par cette première contradiction de la jurisprudence. Bien au contraire, elle s'est précipitée sur une deuxième contradiction de cette jurisprudence pour y édifier une nouvelle doctrine à base de faute.

122. *Tentatives faites pour trouver un fondement sur le terrain subjectif, par l'intermédiaire de la notion de garde.* — On s'était assez vite aperçu que la formule des arrêts de 1920 contenait encore une singulière innovation : « attendu, disent ces arrêts, qu'il n'est pas nécessaire que la chose ait un vice inhérent à sa nature, susceptible de causer le dommage, l'art. 1384, § 1er rattachant la responsabilité *à la garde de la chose, non à la chose elle-même* ».

Cette nouvelle formule présente une particularité singulière : tout en cherchant très nettement, dans sa deuxième partie et sur le terrain théorique, à écarter toute tendance à une conception objective et à revenir très nettement sur le terrain subjectif, elle aboutit en fait, en dispensant expressément le gardien de la preuve d'un vice de la chose, à un élargissement notable de la responsabilité basée sur l'art. 1384, § 1er. Mais c'est la deuxième partie de la formule qui, mettant en relief une parcelle du texte légal qui était jusque-là restée dans l'ombre, devait par là révéler aux partisans encore très nombreux de la doctrine subjective la base d'opération pour une nouvelle offensive.

La doctrine ne tarda pas à entreprendre cette dernière : commentant des décisions de jurisprudence qui avaient eu à statuer sur des difficultés soulevées par la détermination du gardien ou des choses soumises à la nécessité d'une garde, les arrêtistes commencèrent par étudier la question dans ses aspects partiels. Ce n'est que lorsque la jurisprudence avait déjà eu le temps de débrouiller un peu la question, que deux jeunes professeurs entreprirent successivement de construire une théorie d'ensemble de la garde [18]. Fidèles à la pensée de la Cour de cassation, pensée qui avait incité cette dernière à opposer à une responsabilité fondée purement et simplement sur la chose une autre fondée sur la *garde* de la chose, ces deux auteurs cherchèrent le fondement de la notion de garde dans le domaine subjectif et réussirent à dégager une notion de « *faute dans*

18. H. Mazeaud, « La faute dans la garde », *Rev. trim.*, 1925, p. 793, et A. Besson, *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*, Paris, 1927.

la garde », notion qui varie d'ailleurs un peu d'un auteur à l'autre.

Le raisonnement de M. Mazeaud part de la distinction que fait cet auteur entre la garde matérielle et la garde juridique. Dans l'état normal, le gardien réunit à la fois la garde juridique (par cela seul qu'il est gardien) et la garde matérielle. Or, admettons que la chose ait causé un dommage : « c'est, dit M. Mazeaud, qu'elle a échappé à la garde (matérielle) de celui qui en avait la charge, à son contrôle. Voilà justement ce que l'on reproche à ce dernier ; il a manqué à l'obligation qui a pesé sur lui ; il en a commis une faute en ne gardant pas la chose. C'est la faute dans la garde, fondement de la responsabilité du gardien ». Le gardien est responsable, parce qu'il a laissé échapper la garde matérielle de la chose, alors qu'il a conservé la garde juridique, c'est-à-dire que l'obligation de garde a continué à peser sur lui.

Pour M. Besson, la « faute dans la garde » doit être conçue d'une façon plus large. Peu importe d'après lui [19] que le gardien soit resté maître de sa chose, ou, comme dirait M. Mazeaud, en ait conservé la garde matérielle : « La faute dans la garde est commise, soit qu'il ne soit pas resté maître de la chose, soit que, ayant conservé cette maîtrise, il ait laissé s'accomplir un dommage qu'il pouvait éviter, puisqu'il restait maître de sa chose ».

M. Besson précise d'ailleurs dans un chapitre ultérieur [20] que cette « faute dans lagar de » qui est d'une nature différente des fautes des articles 1382 et 1383. Il remonte à cet effet à un article, resté célèbre, de M. Planiol [21],

19. *Op. cit.*, pp. 45 et 46.
20. *Op. cit.*, pp. 164 et suiv.
21. *Rev. crit.* 1905, p. 277.

où l'éminent civiliste a tenté d'analyser la faute en la violation d'une obligation préexistante.

M. Planiol avait distingué à cet égard trois catégories de fautes : celles contre l'honnêteté, celles contre l'habileté et celles contre la légalité . C'est à cette dernière catégorie que M. Besson rattache la faute dans la garde : d'après lui les art. 1384 et 1385 « obligent les gardiens de certaines choses à prendre des précautions pour éviter que ces choses ne nuisent à autrui *et, si ces précautions sont dans l'état actuel de la science impossibles ou impuissantes, à ne se servir de ces choses qu'à charge de réparer les dommages qu'elles causeront* »[22].

Lorsque l'on réfléchit un instant sur cette formule, et sur sa dernière partie surtout, on est obligé de convenir avec M. Gaudemet[23] que « de l'ancienne antinomie du subjectif et de l'objectif, de la faute et du risque », il ne reste « plus rien qu'un mot ». Admettons un instant, que le gardien d'une chose cause un dommage dans un cas où les précautions étaient « dans l'état actuel de la science, impossibles ou impuissantes » ; le gardien répare spontanément le dommage. Mais en vertu de quoi ? En vertu d'une obligation légale basée sur la faute dans la garde ? Mais où y a-t-il place pour une faute, alors que par hypothèse le gardien n'avait pas de précaution à prendre, et qu'il n'a pas davantage commis la « faute » de ne pas réparer le dommage ?

En réalité, c'est vainement que nous chercherions ici un élément subjectif ; comme le dit fort justement M. Gaudemet[24], « le seul objet de l'obligation de garde,

22. *Op. cit.t.*, p. 169.
23. Gaudemet, « Une évolution nouvelle dans la théorie de la responsabilité civile. » *Rev. trim.* 1927 p. 893.
24. *Loc. cit.*

c'est la garantie directe, absolue, inconditionnelle de tout dommage causé par la chose en raison de son caractère dangereux. Mais qu'est-ce qu'une telle garantie, sinon la prise en charge du risque, et ne quittons-nous pas ici le domaine de la responsabilité fondée sur la faute pour entrer dans celui de la causalité purement objective, quoique limitée dans son effet à des hypothèses définies ? *Sous le couvert de la faute dans la garde, c'est la théorie du risque qui s'introduit* ».

Certains auteurs [25] ont soutenu que la question du fondement de la responsabilité du gardien se présentait différemment suivant qu'on attachait l'obligation de garde à toutes les choses, ou seulement aux choses dangereuses. « Il faut bien admettre, dit M. Picard [26], que cette obligation de garde, si l'on veut demeurer dans le cadre de la responsabilité traditionnelle à base de faute, ne peut se comprendre que limitée à certaines choses à raison des dangers particuliers qu'elles présentent ». Il est vrai que, même dans ce cas, on peut se demander en quoi consiste cette faute. Consiste-t-elle dans le fait d'utiliser une chose dangereuse, par exemple, de conduire une automobile ? Mais alors comment se fait-il que les pouvoirs publics délivrent des permis de conduire les automobiles ? N'est-ce pas singulièrement faire violence à la notion de faute que de qualifier tel un acte pour l'accomplissement duquel le gardien a obtenu personnellement l'autorisation officielle ?

Ou bien la faute consiste-t-elle à avoir causé le dommage ? Mais alors où trouvera-t-on dans cette prétendue

25. Maurice Picard, « La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *Rev. assur. terr.* 1930, p. 259.
26. *Loc. cit.*

faute un élément subjectif quelconque, et ne sera-t-on pas tenté de parler d'une faute objective, ce qui est un non-sens ?

Ce qui est singulier, c'est que M. Picard, qui repousse l'idée de risque tant qu'on limite la responsabilité aux dommages causés par les choses dangereuses, l'admet comme seule explication possible, lorsque l'on applique la responsabilité de l'art. 1384, § 1er, même aux choses inoffensives. « Étendue à toutes les choses, quelles qu'elles soient, l'obligation de garde ne peut avoir d'autre justification que le profit. Dire que celui qui utilise une chose quelconque doit la garder de telle sorte qu'elle ne nuise point à autrui, c'est admettre qu'il est responsable parce qu'il est propriétaire ou parce qu'il se sert de la chose dans son intérêt »[27].

123. *L'arrêt des Chambres réunies et le problème du fondement.* — Ces considérations nous amènent à prendre position à l'égard d'une question soulevée déjà au cours du chapitre III de cet ouvrage, mais dont nous avons intentionnellement remis l'examen à la suite de la discussion sur le fondement. Nous venons de voir que les solutions de la jurisprudence, même celles antérieures à l'arrêt des Chambres réunies, ne pouvaient plus trouver leur explication sur le terrain purement subjectif et que, sans que la jurisprudence veuille bien franchement en convenir, l'idée de risque avait singulièrement refoulé l'idée traditionnelle de faute. L'arrêt du 13 février 1930, sur le caractère extensif duquel tout le monde est d'accord, n'a certainement pas entendu revenir en

27. *Loc. cit.*

arrière ; ce qu'il s'agit de savoir — et cette question n'a pas fait couler peu d'encre — c'est si la Cour suprême, par les innovations de langage que nous avons relevées dans l'arrêt des Chambres réunies, a entendu donner à la doctrine du risque sa haute consécration.

La question n'aurait guère fait l'objet de tant de controverses, si le texte de l'arrêt avait, même incidemment, pris parti sur la question. Or, nous avons vu qu'un changement de terme qu'on avait considéré initialement comme révélateur d'un changement de front, avait bien vite dû être considéré comme sans portée : la Cour ayant substitué le terme de présomption de responsabilité à celui de présomption de faute qui avait toujours jusque-là figuré dans ses arrêts, on s'était demandé si la suppression du terme de faute dans un arrêt des Chambres réunies, où chaque terme devait être pesé, ne marquait pas l'intention de la Cour suprême d'abandonner définitivement un terrain qui, depuis quelque temps déjà, avait cessé d'être une base solide aux solutions qu'elle donnait. Mais nous avons vu également que les deux arrêts de la Chambre civile du 17 mars 1930, dont l'un parlait de présomption de faute et l'autre de présomprion de responsabilité, sans que l'on puisse découvrir la moindre raison à cette différence de langage, avait montré qu'il peut arriver même aux Chambres réunies de changer leurs formules sans attacher elles-mêmes une portée quelconque à ce changement, et sans même prévoir l'importance que les commentateurs pourraient légitimement y attacher.

Nous avons vu aussi que la jurisprudence consécutive à l'arrêt des Chambres réunies n'avait pas donné le même démenti aux interprètes en ce qui concerne les deux

autres points qui avaient frappé ces derniers dans le texte de l'arrêt. Alors que les arrêts de la Cour suprême avaient limité jusque-là la responsabilité de l'art. 1384, § 1er aux dommages causés par des choses qualifiées dangereuses, et qu'une grande partie de la jurisprudence avait continué, malgré l'arrêt de la Chambre des requêtes du 6 mars 1928, à ne parler, à propos de l'art. 1384, § 1er que de la chose *mobilière* inanimée, aucune de ses deux restrictions ne se trouve plus dans le texte de l'arrêt qui nous occupe. Mais est-ce à dire que l'on puisse conclure de là à une consécration, par la Cour suprême, de la théorie du risque ? Nous ne le croyons pas, et ceci pour la simple raison que — nous l'avons constaté précédemment — même limitée aux choses dangereuses, la jurisprudence de la Cour de cassation ne pouvait plus trouver son fondement dans l'idée d'une faute du gardien, même qualifiée « faute dans la garde ». Il n'en est pas moins vrai que cette question a fait l'objet d'une ardente controverse, dont les promoteurs, devant la brièveté laconique de l'arrêt, sont allés chercher des arguments dans les conclusions tant citées de M. le Procureur général Matter, tel le commentateur de la loi, qui remonte aux travaux préparatoires pour établir la portée véritable d'un texte trop concis.

Pour résumer en quelque sorte ses développements, M. le Procureur général Matter cite, à la fin de ses conclusions, les termes par lesquels Saleilles termine la grande note dont il fit suivre l'arrêt de la Chambre civile du 16 juin 1896[28] : « L'art. 1384 est fondé sur une idée simple, équitable, que celui qui a le fonctionnement

28. D.P., 97-1-433.

d'une entreprise doit en supporter les risques. C'est la pensée qui a inspiré l'art. 1384. C'est la mission de la jurisprudence de donner à la loi toute la vitalité progressive d'un principe qui opère et qui agit ». On ne saurait certes dénier à ces paroles la netteté. Ce qui est non moins net, c'est l'approbation que leur donne M. le Procureur général Matter : « Belles paroles et que je vais simplement m'approprier ».

Il faut donc convenir, à moins de nier l'évidence, que par ces paroles, placées à la fin de ses conclusions, l'éminent magistrat a entendu se prononcer ouvertement en faveur de la doctrine du risque. Tel n'est pourtant pas l'avis de M. Maurice Picard [29], qui estime que c'est ailleurs que le Procureur général « exprime sa véritable pensée » et « avec une netteté qui n'autorise pas le moindre doute ». Voici le passage que M. Picard cite à cet effet (les mots en italiques sont soulignés par M. Picard) : « Il y a toujours un fait personnel sous le dommage causé par la personne ou la chose dont on répond. Dans la responsabilité de l'art. 1384 de l'instituteur, du père, du commettant, ne peut-on relever une *faute originaire* du père qui a *mal élevé* son enfant, du commettant qui a *mal chosi* son commis, du maître ou de l'instituteur qui a *mal surveillé* les élèves confiés à sa garde ? Dans la responsabilité prévue par l'art. 1385, c'est l'animal qui a été *mal éduqué* ou qui a été *mal gardé* par son propriétaire. Lorsqu'il s'agit de la ruine d'un bâtiment, art. 1386, c'est le fait du propriétaire qui l'a *mal construit*: «Défaut d'entretien, vice de construction », dit cet article ; il y a là toujours, au fond, un fait de l'homme, propriétaire ou

29. Maurice Picard, *op. cit.*

gardien. Il en est de même dans les nombreuses espèces où, antérieurement à la jurisprudence sur les automobiles, les Chambres civiles se sont prononcées. S'agit-il d'une machine qui fait explosion ? arrêts du 11 juin 1896 et du 21 janvier 1920. Mais c'est le fait du mécanicien qui l'a *mal soignée*, ou du conducteur qui l'a *mal établie*. S'agit-il de l'explosion de grenades à mains ? arrêt du 28 juin 1920. C'est soit le fait des ouvriers qui les ont maniées, soit de l'entrepositaire qui les a *mal conservées* ou du conducteur qui les a *mal préparées*. S'agit-il des fûts de résine, objet des arrêts de la Chambre des requêtes du 26 novembre 1920 et de la Chambre civile du 15 mars 1921 ? C'est le fait de la compagnie de transport qui les a *mal préservées*. Il en est de même, dirons-nous, pour l'automobile. Sous le fait de la voiture en marche, ayant même son dynamisme propre, c'est *l'action du conducteur mal maître de sa machine*, et M. l'avocat général Langlois de dire : « L'automobiliste perd le contrôle de sa voiture qui échappe à la main qui la conduit et recèle en elle des causes d'accident ». Et M. Picard de conclure à son tour : « On ne saurait dire avec plus de force que la responsabilité de l'art 1384 repose sur une idée de faute ».

Ces développements seraient, en effet, singulièrement troublants, — si M. le Procureur général Matter avait effectivement voulu établir par eux que le fondement de l'art. 1384 devait être cherché dans l'idée de faute. Mais tel n'est pas le cas : lorsque l'on considère le contexte du passage cité, on constate qu'il est extrait de la partie des conclusions dans laquelle l'éminent magistrat s'efforce de refuter la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, distinction qui avait déjà été repoussée

par l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927, mais avait été reprise par l'arrêt de la Cour de Lyon du 7 juillet de la même année, arrêt rendu sur cassation et renvoi. Il est vrai cependant que le fait de faire ressortir, dans tous les cas d'application des art. 1384, 1385 et 1386 le fait de l'homme qui a mal choisi, mal surveillé, mal éduqué, etc..., ne put guère être considéré comme un argument en faveur d'une conception objective de la responsabilité.

Il y a d'ailleurs, dans les conclusions de M. le Procureur général Matter, un autre passage duquel se dégage une impression semblable, et que pour cette raison M. Picard n'a pas manqué de faire ressortir. Parlant des arrêts de la Cour de cassation qui se sont succédés depuis 1924, l'éminent magistrat dit à cet endroit : « Tantôt ces arrêts ont fait reposer la présomption de responsabilité sur la simple détention de la chose, introduisant ainsi dans la loi la notion de risque matériel ; tantôt au contraire ils se sont fondés, et *beaucoup plus juridiquement à mon gré*, sur la présomption de faute ou, pour parler plus exactement, sur la présomption de responsabilité que je relevais tout à l'heure dans les travaux préparatoires du Code civil, et *ils ont ainsi rattaché l'art.* 1384 *à l'art.* 1382, comme la Chambre civile l'avait déjà fait fortement dans ses arrêts sur la responsabilité de l'art. 1385 contre le maître de l'animal ».

Il est évidemment difficile d'interpréter ces paroles autrement qu'en faveur de la thèse subjective. Si, en effet, l'expression de « présomption de responsabilité » mise en avant par M. le Procureur général Matter est pour nous vide de sens, il n'en ressort pas moins du contexte qu'elle doit signifier pour l'éminent magistrat

quelque chose d'assez approchant de la présomption de faute ; la façon aussi dont est signalé le rattachement opéré par la jurisprudence entre les art. 1384 et 1382 est assez significative.

Les indications que nous fournissent, pour l'interprétation de l'arrêt des Chambres réunies, les conclusions de M. le Procureur général Matter, sont donc assez déconcertantes, et il nous semble assez difficile, quoiqu'en dise M. Picard, de déterminer à quel moment le Procureur général exprime « sa véritable pensée ».

124. *Conclusion. Caractère moral de l'idée de risque.* — En réalité, les conclusions de l'éminent magistrat nous reflètent l'image même de la jurisprudence. Tout comme la jurisprudence, employant un langage mal affranchi de la terminologie traditionnelle de la responsabilité subjective, consacre des solutions qui ne peuvent s'expliquer que par la doctrine du risque, ainsi M. le Procureur général Matter, après avoir, à plusieurs reprises, marqué sa préférence pour la vieille notion de faute, termine-t-il ses conlusions par un vibrant appel en faveur de la doctrine du risque, « principe qui opère et qui agit ».

Est-ce à dire que nous voyons là une manifestation de l'existence, entre les théories objectives et subjectives de la responsabilité civile, de cet « accord à peu près complet, mal dissimulé par quelques divergences de forme », dont parle M. Gaudemet [30] ? Nous ne le pensons pas. Nous croyons même devoir retourner l'affirmation de M. Gaudemet, et dire qu'un certain rapprochement dans

30. Gaudemet, *op. cit.*

les formules, — rapprochement qui frise parfois la confusion — n'arrivera pas à supprimer la divergence foncière qui existe entre la théorie subjective de la faute et la doctrine objective du risque. Certes, nous ne sommes pas de ceux qui estiment que pour conserver son fondement moral, la responsabilité civile devra toujours être plus ou moins teintée de faute, car si la morale individuelle exige que celui qui a commis une faute en répare les conséquences, il n'en existe pas moins une morale sociale qui commande tout aussi impérieusement que celui qui place dans le milieu social, pour son profit ou pour son agrément personnels, une chose susceptible de causer un dommage à autrui, doit assurer la réparation de ce dommage, à moins qu'il puisse établir que le dommage a été causé par un fait extérieur à la chose. Nous nous trouvons donc là en réalité en présence d'une présomption ; mais il s'agit d'une présomption, ni de faute ni de responsabilité, mais de *causalité* : ce qui est présumé, c'est le lien de cause à effet entre le fait de la chose et le dommage ; mais cette présomption n'est pas irréfragable : le gardien peut l'écarter en prouvant que le dommage a pour cause un fait extérieur à la chose. Il est vrai que ce fait extérieur, pour exonérer le gardien, doit également être imprévisible et inévitable ; c'est là une exigence qui se comprend fort bien, car si l'accident était prévisible ou évitable, le gardien est en faute de ne pas avoir pris les précautions nécessaires : nous retombons donc pour ce cas spécial dans le domaine de la faute, et plus spécialement de celle d'imprudence et de négligence spécifiée par l'art. 1383.

Le caractère moral de l'idée de risque est tellement évident, que M. Ripert, qui ne compte pourtant pas parmi

ses partisans, croit devoir nommer le gardien de la chose dommageable « celui qui, par sa faute, a créé un risque nouveau »[31]. Cette phrase nous montre aussi d'une façon tout à fait typique cette tendance fâcheuse de mettre sur le compte de l'idée de faute tout ce qui peut renfermer un droit moral de réparation. Question de mots, dirait M. Gaudemet, en ajoutant qu'après tout il y a avantage à conserver la terminologie de la faute. Mais nous ne sommes point du tout d'accord sur ce point avec M. Gaudemet ; nous le sommes encore moins lorsqu'il ajoute[32] : « Au moment où se rejoignent les deux systèmes du risque et de la faute, nous ne dirons pas que le risque prend la place de la faute : nous dirons que c'est la notion de faute qui s'élargit au point d'absorber la notion du risque. » Nous ne sommes point du tout d'avis que pour la clarté du débat, il y ait avantage à faire violence à la notion de faute pour lui faire absorber des éléments qui lui sont absolument étrangers. Au fond — et M. Gaudemet en convient au moins implicitement — ce qui a donné naissance à cette tendance de faire entrer toute la responsabilité dans le giron de la faute, c'est cette erreur fondamentale, tenace chez les adversaires de la doctrine du risque, et qui consiste à considérer cette dernière comme dénuée de tout fondement moral. Ce n'est que lorsqu'on a reconnu d'une part que la doctrine du risque repose sur une base morale, mais d'autre part que cette base morale est différente de celle qui sert de fondement à la théorie de la faute aquilienne, qu'il est possible d'introduire de la

31. Ripert, « L'application aux immeubles de la responsabilité du fait des choses », *Sem. jur.*, 1928, p. 633.
32. *Loc. cit.*

clarté dans le débat, tout en laissant à César ce qui est à César. Nous verrons alors ni le risque prendre la place de la faute, ni la faute absorber le risque. Chacune des théories aura son domaine propre : relèveront de la faute toutes les hypothèses, bien plus nombreuses et plus variées qu'on ne le croirait à première vue, où le dommage a été causé intentionnellement, ou par les agissements personnels de l'agent, sans que le fait d'une chose ait joué un rôle déterminé dans la réalisation du dommage ; devront, au contraire, être appréciés selon la doctrine du risque tous les dommages causés directement par l'existence d'une chose ou son utilisation par le gardien [33]. Rien ne sert de masquer la réalité par des mots, et de chercher à refouler les tendances profondes d'une époque en s'hypnotisant sur des notions traditionnelles. La politique de l'autruche n'a jamais empêché les événements de s'accomplir, et il ne faut pas craindre de concéder à la doctrine du risque créé le magnifique champ d'action que l'équité et la justice sociale réclament pour lui, même au risque d'encourir le reproche de faire du socialisme juridique, ce qui ne saurait d'ailleurs être un reproche pour tout le monde.

Section III

Examen du projet de loi élaboré par la Société des études législatives

125. *Les antécédents historiques du projet et son idée directrice.* — Il peut paraître curieux de constater au-

33. C'est à dessein que nous conservons ce dernier terme : d'abord parce qu'il se rattache au texte de l'art. 1384, § 1er, et ensuite parce qu'il est commode pour désigner la personne qui utilise ou tire avantage de la chose, personne qui n'est pas toujours identique avec le propriétaire.

jourd'hui que, il y a plus d'un quart de siècle déjà, les textes en vigueur paraissaient insuffisants pour régler la situation des victimes d'accidents d'automobiles. En 1907 déjà, la question qui nous occupe faisait l'objet d'un rapport de M. Ambroise Colin à la Société des études législatives [34], ainsi que d'une proposition de loi déposée sur le bureau de la Chambre des députés par M. Dauthy [35]. Étant donné la proportion énorme dans laquelle la circulation des automobiles a augmenté depuis 1907, le problème n'a fait que s'intensifier, bien que la jurisprudence qui s'est épanouie progressivement autour de l'art. 1384, § 1er, a évolué dans un sens de plus en plus favorable aux intérêts de la victime de ces accidents. Cependant nous avons, dans ce qui précède, suffisamment constaté les lacunes profondes — nous sommes tentés de dire fondamentales — de cette jurisprudence pour comprendre que nombre de bons esprits aient jugé une réforme législative indispensable.

La faiblesse essentielle de la jurisprudence actuelle en matière d'accidents d'automobiles consiste en ce que, construite sur un « lambeau d'article » d'une signification douteuse, elle constitue un édifice énorme dont le fondement est des plus branlants. D'une façon plus précise, nous nous trouvons en présence aujourd'hui d'un corps de solutions qu'il est difficile de concilier, et avec le texte que ces solutions invoquent, et avec le fondement que la majorité des auteurs entend leur assigner.

C'est sur ces deux points que la Société des études législatives a entendu créer une situation nette. La res-

34. *Bulletin de la Société des études législatives*, 1907, p. 222.
35. *Bulletin de la Société des études législatives*, 1907, pp. 22 et 279.

ponsabilité des accidents d'automobiles devait désormais être réglée par un texte auquel il ne serait plus nécessaire de faire violence pour en faire découler les résultats exigés par l'équité la plus élémentaire. Mais, ce qui est bien plus important, ce texte devait s'inspirer essentiellement du fait que, ainsi que l'écrit M. Maurice Picard, « la circulation automobile a créé un *risque social nouveau*, en multipliant les accidents et les dommages, principalement les dommages causés aux personnes ».

C'est cette idée du *risque automobile* ainsi que les exemples fournis par des lois ayant le même objet et existant actuellement en Allemagne [36] et en Finlande [37], qui ont poussé les auteurs du projet de loi à chercher leur inspiration, dans une certaine mesure du moins, dans la législation sur les accidents du travail. Comme le législateur de 1898, les rédacteurs du projet que nous reproduisons en appendice à la fin de ce volume, ont entendu accorder à la victime, dans des cas aussi nombreux que possible, une réparation ; mais d'autre part, afin de ne pas rendre trop lourd aux créateurs de ce risque le poids de cette responsabilité, ils en ont limité le quantum, établissant ainsi un système de réparation forfaitaire qui présente des analogies très marquées avec celui de la loi du 9 avril 1898. S'inspirant encore de cette dernière loi, et cherchant surtout à parer au plus pressé, le projet ne prévoit la réparation que des dommages causés *aux personnes* par les *véhicules à moteur*. L'art. 1384, § 1er subsisterait donc provisoirement, en attendant que le pouvoir législatif et ses savants collaborateurs aient pu

36. Loi du 3 mai 1909, *Annuaire de législation étrangère*, 1910, pp. 81 et suiv.

37. Loi du 28 avril 1925, *Annuaire de législation étrangère*, 1925, p. 235.

entreprendre et mener à bonne fin le travail beaucoup plus considérable d'une réforme d'ensemble de notre système de responsabilité du fait des choses.

Au cours de l'étude de ce projet, nous aurons à examiner successivement quels sont le domaine d'application de la nouvelle responsabilité, les personnes responsables, les causes d'exonération, et enfin quelle est l'étendue de cette responsabilité.

126. *Domaine d'application.* — Dans son art. 6, le projet exclut complètement du bénéfice de la nouvelle loi deux catégories de victimes, dont la protection est assurée d'une manière suffisamment précise et suffisamment stable par d'autres textes légaux, ou même simplement par une jurisprudence solidement établie : ce sont d'une part les bénéficiaires de la législation sur les accidents du travail, dans les cas où la personne responsable serait leur chef d'entreprise, et d'autre part les personnes transportées à titre onéreux qui, se plaçant sur le terrain contractuel, peuvent invoquer la jurisprudence de la Cour de cassation, constante depuis 1911, jurisprudence en vertu de laquelle le transporteur est censé avoir contracté l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf à destination.

On pouvait s'attendre aussi à voir consacrer par le projet la solution constante de la Cour de cassation en matière de transport gratuit[38], solution qui exclut le transporté bénévole du bénéfice de l'art. 1384, § 1er et ne l'admet à obtenir réparation qu'à charge de prouver une faute du conducteur. On est cependant quelque peu

38. V., *supra*, n° 111.

étonné en lisant dans l'art. 5 du projet que *les « dispositions de la présente loi*, ne sont applicables qu'en cas de faute démontrée du propriétaire ou de celui qui se sert du véhicule. Du moment que l'on oblige la victime à prouver une faute, on retombe dans le droit commun de l'art. 1382, qui accorde à la victime réparation de *l'intégralité* de son dommage. On ne comprend dès lors pas dans quel but les rédacteurs du projet ont entendu imposer au transporté bénévole le système de l'indemnité forfaitaire, qui n'a de raison d'être que dans les cas de responsabilité basée sur un risque social, et qui ne saurait être comprise que comme une compensation accordée à la personne sur laquelle pèse lourdement le poids d'une responsabilité de plein droit.

Cette remarque s'applique également à la solution donné par le projet à la question des collisions. Dans un but très louable de simplification, l'art. 5 adopte implicitement la thèse de la neutralisation des « présomptions ». Mais là encore le renvoi aux « dispositions de la présente loi » fait au profit de la victime qui réussit à prouver une faute nous semble difficilement explicable.

127. *La personne responsable.* — Les rédacteurs du projet de loi, considérant sans doute le terme de « gardien » comme étant encore trop imprécis, malgré, ou peut-être en raison même de l'abondance des controverses doctrinales et jurisprudentielles des dernières années, ont préféré désigner la personne responsable par une formule plus explicite. Ils n'ont cru pouvoir trouver mieux que celle qui figure dans l'art. 1385, à propos de la responsabilité du fait des animaux. Aussi lisons-nous dans l'art. 1er du projet : « Le propriétaire d'un véhi-

cule à moteur ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable... ». Il ne nous appartient pas ici de retracer toutes les controverses qu'a soulevées l'interprétation de cette formule à propos de l'application de l'art. 1385 ; un pareil développement dépassant le cadre de ce modeste travail, nous nous permettons de renvoyer aux développements très complets donnés sur cette question par MM. Mazeaud [39]. Qu'il nous suffise de rappeler la formule par laquelle la Cour de cassation désigne actuellement le gardien de l'animal : « Celui qui par lui-même ou par ses préposés, fait de l'animal l'usage que comporte l'exercice de sa profession » ; si les rédacteurs du projet ont préféré à cette formule, pourtant bien plus précise, celle de l'art. 1385, que la Cour de cassation elle-même a trouvé insuffisante, est-ce parce qu'il ne l'ont pas approuvée ? Mais alors, comment déterminer d'une manière précise la personne qui « se sert » de l'animal ?

A tout prendre, on peut s'étonner que les auteurs du projet se soient arrêtés à une demi-mesure, et n'aient pas proposé immédiatement le complément indispensable de toute loi sur les accidents de la circulation, l'assurance obligatoire. Sans cette institution, que l'on a réclamée dans ces dernières années avec tant de légitime insistance, la réparation d'une notable partie des accidents causés notamment par des motocyclistes reste illusoire. Mais l'assurance obligatoire permettrait aussi de résoudre automatiquement la question qui nous préoccupe : la personne responsable serait celle qui est obligatoirement assurée contre la responsabilité civile,

39. H. et L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, n° 1081-1112.

c'est-à-dire dans tous les cas le propriétaire. Ce n'est qu'en consacrant cette solution que le projet de loi pouvait demeurer en toute logique dans le domaine du risque automobile qu'il entend consacrer.

128. *Etendue de la responsabilité.* — Basé sur l'idée d'un réparation forfaitaire protégeant la victime dans presque tous les cas, mais accordant en compensation à l'usager du véhicule à moteur une limitation de son obligation de réparer, le projet élaboré par la Société des études législatives prévoit cette limitation sur deux points :

1° Outre le remboursement des frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation, la victime a droit à une indemnité en capital ou en rente, pour le calcul de laquelle la loi a établi une série de règles aboutissant à la fixation d'un maximum variable suivant les cas. Ces règles relevant davantage de l'arithmétique que du droit, on nous permettra de ne pas les exposer ici en détail

2° En cas d'accident mortel, les seules personnes admises à réclamer une indemnité sont le conjoint, ainsi que les descendants et ascendants légitimes, naturels ou adoptifs de la victime. De plus, l'indemnité allouée aux survivants ne peut être calculée que sur une durée maxima de 10 ans.

129. *Les causes d'exonération.* — Aux termes de l'art. 2 du projet, la responsabilité prévue par l'article précédent « ne pourra être écartée qu'en cas de force majeure, de fait d'un tiers ou de faute inexcusable de la victime ».

Il ne semble pas douteux que dans ce texte, les membres de la commission aient voulu consacrer la notion

étroite donnée de la force majeure par la jurisprudence [40], et exiger aussi, à l'instar de cette jurisprudence, que le fait du tiers, pour avoir force exonératoire, présente les caractères de la force majeure, c'est-à-dire soit imprévisible et irrésistible [41]. Ce qui nous semble particulièrement heureux, et tout à fait dans la logique d'un système qui a pour base la notion de risque automobile, c'est que le projet ne reconnaît force exonératoire à la faute de la victime que lorsque cette faute est inexcusable. Combien de fois n'arrive-t-il pas à des piétons ou à des cyclistes d'être renversés par un véhicule à moteur pour avoir, dans un moment d'inattention, quitté le trottoir ou fait un écart vers le milieu de la chaussée !

Quant à la portée du mot « inexcusable », il s'agit évidemment là d'une question de fait qui relève de l'appréciation des tribunaux. Nous ne savons pas si nous devons considérer la faute « inexcusable » comme plus grave que la faute « lourde », ou comme simplement équivalente à celle-ci ; toujours est-il que le mot « inexcusable » nous semble donner aux juges du fait un critérium à la fois plus précis et plus concret pour l'appréciation de la faute de la victime et de son caractère exonératoire.

40. V., *supra*, nos 78-90.
41. V., *supra*, no 89.

CHAPITRE VII

LA NOUVELLE INTERPRETATION BELGE DE L'ART. 1382 *DU CODE CIVIL*

130. *Intérêt de cette étude comparative.* — Lorsque pour des raisons historiques ou autres, deux pays ont été amenés à consacrer une même disposition législative, et que, les destinées des deux pays ayant suivi des voies différentes, la pensée originaire du législateur a pu suivre dans chacun des deux pays son évolution propre, il est toujours fort intéressant de rechercher si des divergences se sont produites dans l'interprétation doctrinale et surtout jurisprudentielle du texte : nous disons surtout jurisprudentielle, car il faut supposer que dans chacun des deux pays la jurisprudence forme un tout bien distinct, dont l'unité est assurée par une juridiction suprême, régulatrice de l'interprétation.

Cette étude comparative revêt un intérêt particulier, lorsqu'il s'agit d'une matière dont l'importance est tout à fait hors de proportion avec la brièveté et la concision des textes la concernant. Telle est précisément le cas de la responsabilité civile dans les pays régis par le Code Napoléon. Le cas de la jurisprudence belge que nous nous proposons d'examiner dans le présent chapitre est d'au-

tant plus intéressant que les tribunaux de Belgique, interprétant l'art. 1384, § 1er d'une façon infiniment moins hardie que la jurisprudence française, semblent par contre avoir admis, sous la poussée des nécessités pratiques, une théorie extrêmement audacieuse émanant de M. Paul Leclercq, procureur général près la Cour de cassation de Belgique, théorie donnant une interprétation toute nouvelle des art. 1382 et 1383.

Section Ire

L'interprétation belge de l'art. 1384, § 1er

131. *Nécessité de la preuve d'un vice de la chose.* — Bien que, dès le moment où elle fut nettement posée, la doctrine de la responsabilité du fait des choses eût un retentissement qui ne s'est pas arrêté aux frontières de la France, et que l'un au moins de ses promoteurs, M. Sainctelette, appartint à la Belgique, la jurisprudence de ce pays tarda quelques années avant de consacrer une solution qui fut tant soit peu conciliable avec la nouvelle doctrine. Jusqu'en 1904, en effet, la Cour de cassation de Belgique ne voyait dans l'art. 1384 aucune présomption de faute : elle considérait que cet article établissait seulement une responsabilité spéciale à la charge du gardien de la chose, mais que la faute de ce dernier devait être prouvée par la victime[1].

Ce n'est qu'en 1904 que la jurisprudence fit un pas en avant : au lieu d'une faute du gardien, la victime n'aurait à prouver désormais qu'un vice de la chose

1. Cass. belge, 28 mars 1889, Pas. 1889-1-161 ; Trib. Bruxelles, 14 mai 1904, Pas. 1904-3-258.

ayant causé le dommage[2]. La Cour de cassation se base principalement sur un argument de texte : « Attendu, dit-elle[3], que ce terme (fait des choses) ne peut avoir deux significations et vise donc, comme pour les personnes, une faute qui ne peut consister qu'en un vice de nature à préjudicier, cause réelle du dommage ». La jurisprudence part donc de cette constatation que l'art. 1384 met sur un même plan la responsabilité « de son propre fait », qui est manifestement celle de l'art. 1382, et celle « du fait des choses que l'on a sous sa garde ». Partant de cette constatation, la jurisprudence fait le raisonnement suivant : du moment que le « fait de l'homme », pour engendrer une responsabilité, doit revêtir le caractère d'une faute, il doit en être de même du fait de la chose, sauf qu'ici la « faute » deviendra le défaut ou le vice de la chose.

La solution adoptée par la Cour de cassation belge en 1904 a prévalu depuis lors[4]. La jurisprudence ne se montre d'ailleurs pas toujours très exigeante en ce qui concerne le vice de la chose, dont la victime doit rapporter la preuve : ainsi est-il arrivé à la Cour suprême de voir ce vice dans le fait d'un cable électrique, qui, au lieu d'être tendu à une certaine hauteur, gisait sur le sol[5]. Mais si de telles interprétations rendaient plus favorable

2. Cass. belge, 26 mai 1904, Pas. 1904-1-246.
3. Arrêt précité du 26 mai 1904.
4. Cass. belge, 15 février 1906, Pas. 1906-1-135 ; 2 juillet 1908, Pas. 1908-1-285 ; 19 octobre 1911, Pas. 1911-1-518 ; Cour d'Appel de Liège, 5 février 1919, Pas. 1919-2-18 ; Cass. belge, 25 mars 1920, Pas. 1920-1-110 ; Trib. Bruxelles, 9 mars 1922, Pas. 1924-3-51 ; Cour d'Appel de Liège, 11 avril 1922, Pas. 1922-2-91 ; Cour d'Appel de Burxelles, 14 décembre 1923, Pas. 1924-2-49 ; Cour d'Appel de Gand, 21 avril 1925, Pas. 1925-2-167 ; Cour d'Appel de Liège, 15 décembre 1927, Pas. 1928-2-80 ; Cour d'Appel de Gand, 1er mars 1928, Pas. 1928-2-125 ; Trib. d'Anvers, 5 mai 1928, Pas. 1928-3-238.
5. Cass. belge, 25 mars 1920, précité.

la situation de la victime, il en est d'autres qui aboutissent au résultat opposé en rendant inefficace la preuve du vice administrée par elle. Il existe, en effet, deux décisions de la Cour d'appel de Bruxelles qui exonèrent le gardien pour la raison que le vice de la chose, qui avait été prouvé par la victime, revêtait un caractère occulte qu'en d'autres termes il eût été impossible même à un homme diligent de le constater avant la réalisation du dommage [6].

132. *Inconvénients de ce système quant aux accidents d'automobiles.* — Que l'on songe un instant à l'application d'une semblable jurisprudence aux accidents de la circulation, accidents dont le nombre est en proportion avec celui sans cesse croissant des véhicules automobiles en circulation : dans la plupart des cas il ne sera pas possible à la victime de prouver l'existence d'un « vice » de la voiture, et surtout l'antériorité de ce vice au choc litigieux. Si l'on songe encore, en outre, à la possibilité, pour le tribunal saisi du litige, d'admettre que ce vice pouvait être ignoré par un « homme diligent », on comprend aisément que certains esprits aient ressenti le besoin pressant de trouver autre chose pour assurer la protection indispensable des victimes sans cesse plus nombreuses des accidents de la route.

Pour arriver à cette fin, il eût été possible de s'inspirer de la jurisprudence française et de pousser plus avant l'interprétation de l'art. 1384, § 1er. Ce ne fut cependant pas la voie qui fut suivie, et c'est sous l'impulsion de l'un des deux plus hauts magistrats de l'ordre judiciaire de

6. Cour d'Appel de Bruxelles, 11 décembre 1926, Pas. 1927-2-75. 24 février 1928, Pas. 1928-2-218.

Belgique que l'on se tourna vers l'art. 1382 pour en proposer une interprétation aussi audacieuse qu'inattendue.

Section II

La théorie de M. Leclercq et ses différents éléments

133. *Exposé de la théorie.* — A l'audience solennelle de rentrée du 15 septembre 1927, M. Paul Leclercq, procureur général près de la Cour de cassation de Belgique, prononça le discours d'usage, comme sujet duquel il avait choisi la question suivante : « Le conducteur d'une automobile, qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illicite ? »[7]

La doctrine de M. Leclercq tient en somme en ces quelques mots extraits de son discours : « Lorsque l'homme se meut à l'aide soit de ses jambes, soit de patins, soit d'une automobile, soit d'un avion, et qu'il a tué ou blessé un autre homme, il est en principe responsable en vertu de l'art. 1382, car il a commis un fait illicite : il ne pourra se dégager que s'il prouve une cause d'exonération ». Ainsi que le fait très justement remarquer M. H. Mazeaud[8], la théorie de M. Leclercq peut se ramener en somme au syllogisme que voici : tuer ou blesser quelqu'un constitue un acte illicite ; or, accomplir un acte illicite, c'est certainement commettre une faute ;

7. La Cour ayant ordonné l'impression de ce discours, ce dernier a fait l'objet d'une brochure in-8 éditée par les Établissements Bruylant, à Bruxelles ; cette brochure est malheureusement épuisée. Cependant, le discours se trouve reproduit à la *Revue générale des assurances et responsabilités*, 1927-X-164.

8. H. Mazeaud, *Une interprétation belge de l'art.* 1382 *du Code civil à propos des accidents d'automobiles*, D.H., 1928, Chron., p. 21.

tuer ou blesser quelqu'un, que se soit à l'aide d'une automobile ou autrement, constitue donc une faute.

Le syllogisme est toujours une chose fort séduisante : cette puissance de séduction, il la tire du fait qu'en lui-même il est infaillible. Nous disons *en lui-même*, car si dans des domaines si différents tant de syllogismes n'ont pas la force persuasive que l'on serait en droit d'attendre d'eux, cela tient à ce que les prémisses sur lesquelles ils sont échafaudés ne sont pas toujours d'une exactitude rigoureuse. Nous devrons donc, pour pouvoir apprécier le raisonnement de M. Leclecq, examiner préalablement les deux affirmations qui lui servent de point de départ.

134. *Première proposition : accomplir un acte illicite, c'est commettre une faute.* — Nous commencerons par la mineure, car c'est elle qui soulève le moins de difficultés. Même si M. Leclecq semble par moments admettre que les expressions « faute » et « fait illicite » sont synonymes, l'exactitude du syllogisme n'en exige pas autant : pour que le raisonnement de M. Leclercq soit exact — du moins en ce qui concerne la mineure — il suffit, en effet, d'établir que tout fait illicite est constitutif de la faute visée par l'art. 1382 ; peu importe que l'on puisse encore faire entrer dans la catégorie des fautes des faits qu'il ne serait pas possible de qualifier d'illicites.

C'est dans les conclusions précédant l'arrêt de la Cour de cassation de Belgique du 4 juillet 1929 [9] que M. le Procureur général Leclercq développe longuement les raisons qui l'ont amené à établir le rapprochement entre

9. Pas. 1929-1-261.

le fait illicite et la faute. Le nœud de son raisonnement se trouve, croyons-nous, dans une citation de Planiol. D'après cet auteur [10], l'art. 1382 « n'a que la valeur d'une sanction ; il est, pour les obligations légales, ce qu'est l'art. 1142 pour les obligations conventionnelles ; il en garantit l'exécution, en réprimant toute contravention par la nécessité d'indemniser celui qui en souffre ; par lui-même, il ne contient aucune obligation particulière. Il nous dit que celui qui a causé à autrui un dommage par sa faute est obligé de le réparer, mais il ne nous dit pas, et ne pouvait pas le dire, quand l'auteur du dommage sera en faute ; c'est au juge de l'apprécier ; or, il n'y a de faute concevable que s'il y avait antérieurement obligation d'agir ou de s'abstenir ».

M. Leclercq cite encore toute une série d'auteurs, pour bien montrer que sa prétention de faire entrer l'acte illicite dans la notion de la faute de l'art. 1382 correspond bien à la majorité de la doctrine qui, en des termes variables, exprime la même idée. Nous pensons qu'il n'est pas inutile, pour une plus parfaite intelligence des idées de M. Leclercq, de citer à notre tour les passages les plus caractéristiques de ces citations.

Aux termes du répertoire Dalloz [11], le quasi-délit suppose « une faute dommageable qu'on peut décomposer en trois éléments : 1. Un *fait illicite* d'action ou d'omission ; 2. L'imputabilité de ce fait au défendeur ; 3. Un préjudice causé par ce fait au demandeur. »

M. Lalou expose des idées très semblables dans plusieurs passages de son récent traité *De la responsabilité*

10. Planiol, *Traité élémentaire de Droit civil*, 5e éd., t. II, pp. 282-283, n° 865.
11. *Supplément*, v° Responsabilité, n° 51.

civile. « Les droits de chacun, dit-il [12], ont une limite, et cette limite ne peut avoir été fixée que par la loi ou un contrat. Excéder cette limite engendre, en cas de préjudice, une responsabilité civile ». Et plus loin [13] : « Les délits et les quasi-délits, générateurs de responsabilité civile, sont, comme nous venons de le dire, des actes illicites, c'est-à-dire contraires au droit ». Et encore [14] : « Qu'est-ce qu'une faute ? C'est un acte fait sans droit contre le droit d'autrui. Or, le droit d'autrui peut résulter soit d'un contrat, soit, en dehors d'un contrat, de la loi ou des principes de justice. Dans le premier cas, l'acte contraire au droit d'autrui est une faute contractuelle ; dans le second cas c'est une faute délictuelle ou quasi-délictuelle ».

Voici encore l'autorité de deux ouvrages classiques. Laurent [15] dit ceci : « Toute lésion d'un droit est un délit dans le sens de l'art. 1382... car le but de l'art. 1382 est précisément de sauvegarder les droits des hommes dans la société civile, en leur accordant une action en dommages-intérêts contre ceux qui les lèsent ». D'après Sourdat [16] il faut entendre par quasi-délit « tout fait illicite d'omission ou de commission non prévu par la loi pénale, qui cause à autrui un préjudice, mais qui a eu lieu sans intention de nuire ».

Deux auteurs belges enfin, MM. Hudelot et Metman, définissent ainsi la faute [17] : « La faute est un acte illicite, contraire au droit, *damnum injuria datum* ».

12. P. 2, n° 3.
13. P. 7, n° 12.
14. P. 104, n° 157.
15. Laurent, *Principes de Droit civil*, t. XX, p. 422, n° 404.
16. Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, éd. 1911, pp. 569-570, n° 642.
17. Hudelot et Metman, *Manuel pratique sur les obligations*, p. 311, n° 403

M. le Procureur général Leclercq montre ensuite que plusieurs auteurs [18], tout en critiquant la définition selon laquelle la faute est un acte illicite, arrivent par un détour à la même solution : d'après ces auteurs, commettre une faute, c'est ne pas se comporter comme un homme diligent, un bon père de famille ; or, par ailleurs, ces mêmes auteurs caractérisent le « bon père de famille » en disant qu'il veille à ne pas commettre d'acte illicite.

Ce n'est donc qu'une question de mots, un « différend purement verbal », comme dit M. Leclercq, qui sépare ces deux derniers auteurs de ceux cités précédemment.

Pour notre part d'ailleurs, nous estimons que toute cette prémisse mineure du syllogisme de M. Leclercq se réduit à une question de mots : discuter sur les rapports ou l'identité de deux notions sur une définition desquelles les auteurs n'ont jamais pu s'entendre, c'est perdre son temps et compliquer un problème dont la solution n'en deviendra pas plus aisée.

Nous admettrons donc comme bien fondée cette prémisse, d'autant plus que c'est l'autre qui renferme le point vulnérable du raisonnement de M. Leclercq.

135. *Deuxième proposition : tuer ou blesser quelqu'un, c'est commettre un acte illicite.* — La mercuriale de 1927, dans laquelle M. le Procureur général Leclercq a pour la première fois proclamé sa doctrine nouvelle, avait comme sujet, avons-nous dit, la question suivante : « Le conducteur d'une automobile, qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illicite ? » Pour montrer combien une réponse affirmative lui semble devoir être dictée par

18. A. Colin et H. Capitant, *Cours élémentaire de Droit civil*, 2e éd., t. II, p. 367 ; Beudant, *Cours de Droit civil français*, 1906, p. 147, n° 1169.

l'évidence, l'éminent magistrat imagine l'interruption suivante d'un auditeur : « De grâce, Monsieur le Procureur général, arrêtez-vous. Excusez-nous de vous dire que vous enfoncez une porte ouverte. Il n'y a personne qui ait cette idée singulière, immorale et antisociale : l'homicide est un acte, en principe, licite ».

Il faut parfois se méfier de ce que l'on croit être une vérité d'évidence : elle renferme bien souvent une confusion qui lui enlève toute son infaillibilité. Aussi l'éloquence même des développements de M. Leclercq n'a-t-elle pas empêché M. H. Mazeaud [19] de découvrir et de dénoncer immédiatement le point faible de la théorie, qui n'avait d'ailleurs pas échappé à l'auteur de cette dernière ; aussi, s'imaginant à la barre, s'efforçait-il de réfuter les objections d'un juge imaginaire : « En exigeant, pour qu'il y ait acte illicite, que l'homicide soit précédé d'une imprudence, ne perdez-vous pas de vue, Monsieur le Juge, la notion de l'homicide ? Un homme commet un homicide, excusez-moi de vous dire ce truisme, dès qu'il a agi sur un autre homme de telle sorte que son action sur cet homme lui a donné la mort ; par exemple, à l'aide d'une balle ou d'une automobile qu'il a lancées, il le heurte, de façon à le tuer ; il commet alors l'acte en principe illicite qui consiste à priver un homme de la vie ». Comme le dit très justement M. Mazeaud [20] « l'auteur démontre ainsi que tuer un homme, que ce soit avec un revolver ou une automobile, c'est commettre un homicide, *mais il ne démontre pas qu'il y a un acte illicite : il l'affirme* ».

19. H.Mazeaud, *Une interprétation belge de l'art.* 1382 *du Code civil à propos des accidents d'automobiles*, D.H., 1928, Chron., p. 21.
20. *Loc. cit.*

M. Leclercq s'est d'ailleurs parfaitement rendu compte dans la suite que c'était là le point névralgique de sa doctrine ; aussi, ayant étendu cette dernière à tous les dommages, qu'ils soient causés aux personnes ou aux choses, s'est-il livré dans les conclusions prononcées en 1929 devant la Cour de cassation de Belgique à propos d'une affaire dont elle était saisie, à une analyse minutieuse du droit de chacun à l'intégrité de sa personne et de son patrimoine et du caractère illicite de l'acte par lequel un tiers portait atteinte à cette intégrité.

Dans ces conclusions, M. le Procureur général Leclercq s'efforce en somme avant tout de répondre à l'objection de M. Mazeaud, objection reproduite par le pourvoi, en démontrant qu'il existe au profit de toute personne un droit à l'intégrité de son patrimoine et de sa personne, droit dont la seule violation entraîne la responsabilité de l'agent, sur la base de l'art. 1382.

Voici le raisonnement de M. Leclercq, d'abord en ce qui concerne les atteintes « à l'intégrité du patrimoine », c'est-à-dire au droit de propriété. Ce dernier, nous rappelle l'éminent magistrat, se range parmi les droits qualifiés de réels ou d'absolus, parce qu'ils sont opposables à tout le monde. Or, c'est précisément « parce que le droit de propriété est opposable à chacun, qu'il s'ensuit que chacun a l'obligation de le respecter, et de ne pas porter atteinte d'une façon quelconque à la chose que le droit de propriété frappe ; de là naît pour chacun l'obligation de prendre les mesures nécessaires afin de ne pas endommager la chose à laquelle le droit est relatif ». Celui qui endommage la chose d'autrui commet donc un acte illicite, à moins qu'il ne prouve que le dommage est le résultat d'un cas de force majeure.

Si ce raisonnement est exact pour les dommages causés aux choses, il l'est encore bien plus pour les dommages causés aux personnes. Si, en effet, il y a bien des raisons pour considérer le droit de propriété comme un droit absolu, il y en a encore bien davantage pour considérer comme tel le droit à l'intégrité de la personne. Si peu d'auteurs ont trouvé nécessaire de faire ressortir ce caractère, c'est qu'il est d'une évidence au-dessus de toute discussion. « Ce qui empêche certains juristes d'apercevoir ce droit (sur notre corps), c'est qu'il est tellement indispensable qu'aucune loi ne prend la peine de l'énoncer, et qu'il n'est consacré qu'implicitement, par l'effet des dispositions légales qui en prévoient les sanctions criminelles ou civiles. Il est certainement un droit absolu, parce que nous pouvons le faire valoir sur notre physique contre tout le monde exactement comme le droit réel sur une chose nous appartenant »[21]. Ce droit à l'intégrité de la personne est tellement puissant qu'il fait parfois disparaître à son profit le droit à l'intégrité du patrimoine : « La responsabilité établie par l'art. 1382 disparaît et les dommages-intérêts ne sont pas dus, si celui qui a lésé le droit de propriété d'autrui établit à son tour qu'il a été forcé de commettre cette lésion en vue de sauver des vies humaines ». Ce droit à l'intégrité de la personne est tellement fort, qu'il s'impose même au titulaire, qui ne peut disposer à son gré de son corps[22].

21. Roguin, *La science juridique pure*, t. III, p. 797, n° 1054.

22. Sur ce point nous croyons que M. Leclercq s'est laissé entraîner trop loin par sa logique : se demander si un droit *privé* s'impose ou non à son titulaire est une question tout à fait dénuée de sens, et s'il existe dans le droit positif quelques cas dans lesquels la loi ou la jurisprudence interdisent de porter atteinte à sa personne, cette interdiction procède bien plutôt d'un souci d'ordre public que d'une extension contre nature d'un droit privé.

136. *Objections contre la théorie de M. Leclercq.* — Les conclusions de M. le Procureur général Paul Leclercq dans l'affaire qui donna lieu à l'arrêt de la Cour de cassation de Belgique du 4 juillet 1929 ont cet inestimable avantage d'être séparées de la mercuriale de 1927 par un laps de temps qui a permis aux auteurs, en Belgique et en France, d'étudier la théorie nouvelle et de formuler les objections. Ces objections ont été rassemblées la plupart dans le pourvoi porté devant la Cour suprême contre le jugement du Tribunal de Termonde qui avait nettement consacré la théorie de M. Leclercq. Tout en précisant certains points de sa doctrine, ce dernier saisit également l'occasion de répondre aux objections.

137. *Confusion entre faute et dommage.* — Entre autres, le pourvoi reproche à la doctrine du Tribunal de Termonde de confondre la faute ou l'acte illicite avec le dommage, et d'affirmer l'existence d'une faute chaque fois qu'il y a dommage.

La réponse que donne M. Leclercq à cette objection varie suivant qu'il s'agit de dommage causé à la personne, ou simplement de dommage causé à la propriété. Pour ce dernier cas « il est certain, dit M. Leclercq, depuis le droit romain, qu'il faut faire la distinction entre, d'une part le dommage causé avec droit, c'est-à-dire qui ne lèse pas le droit de propriété d'autrui, tels les inconvénients du voisinage qu'il faut supporter, tel le préjudice qui résulte de la concurrence licite, et d'autre part le dommage dont le jugement dit qu'il doit être réparé en vertu de l'art. 1382 parce qu'il est le résultat d'un acte illicite, étant la lésion du droit de propriété

En matière de dommage causé aux personnes, la

confusion entre la faute, acte illicite, et le dommage, n'existe pas davantage. En réalité, presque toutes les atteintes portées à l'intégrité de la personne sont illicites : il n'en est guère de licites que celles qui sont expressément commandées par la loi, ou dans certains cas, celles qui sont consenties plus ou moins complètement par la victime elle-même.

138. *Place des notions d'imprudence et de négligence dans le système de M. Leclercq. La distinction entre le fait immédiat de l'homme et le fait immédiat de la chose.* — Si cette prétendue confusion entre le fait illicite et le dommage n'existe donc pas en réalité dans la doctrine de M. Leclercq, il est une autre objection qui est de nature à paraître bien plus sérieuse. S'il suffit, dira-ton, à une personne victime d'un dommage, de prouver qu'elle a subi une atteinte dans l'intégrité de son patrimoine ou de sa personne pour obtenir réparation en vertu des art. 1382 et 1383, à quoi servent alors la notion d'imprudence et de négligence, sur lesquelles on a tant discuté ?

M. Leclercq répond à cette objection en distinguant deux situations : ou bien le dommage est causé par le fait immédiat, ou direct, ou personnel de l'homme : c'est par exemple, le cas du passant qui tombe dans une vitrine et la brise. Dans ce cas la preuve d'une imprudence ou d'une négligence n'est pas nécessaire : « Comme l'homme est réputé maître de ses actes, il suffira de prouver qu'un tel a lése le droit de propriété pour que sa responsabilité en découle, sauf pour lui à prouver la force majeure ». L'hypothèse opposée est celle où le dommage a été causé par le fait médiat et indirect de l'homme, et où il doit être considéré comme dû au fait immédiat

de la chose : ce sera le cas par exemple d'une échelle qui se renverse dans une vitrine, ou d'un pot de fleur qui tombe d'une fenêtre. Dans ce cas il ne suffira pas à la victime d'établir la lésion de son droit ; elle devra également prouver que si la chose « a endommagé le bien du réclamant, que si le droit de celui-ci a été lésé, c'est parce que telle personne a commis l'imprudence ou la négligence de placer la chose dans une situation telle qu'elle devenait susceptible de nuire ».

Entre ces deux hypothèses extrêmes il en existe une troisième qui, d'après M. Leclercq, doit être rattachée à la première : « L'homme peut augmenter sa force corporelle en s'attachant des engins divers qui accroissent sa puissance d'action. Par exemple, il prendra en main un bâton, il s'armera d'un fusil qui augmentera sa force de jet ; il s'adjoindra un instrument quelconque qui lui permettra de multiplier sa mobilité. Dans tous ces cas, lorsque le dommage se produit, il est encore le fait immédiat de l'homme parce qu'il résulte de l'addition que l'homme a faite à son corps en vue d'en augmenter la force. Ce renforcement pourra même être le résultat non cherché d'une circonstance de fait : un exemple probant sera celui de l'ouvrier qui passe dans la rue, portant sur l'épaule une échelle. Il se tourne subitement, et l'échelle, qui étend l'action de l'ouvrier, atteint la vitrine voisine et la brise. Le propriétaire aura simplement à prouver que le défendeur est cet ouvrier qui, par son fait direct, immédiat ou personnel a lésé son droit de propriété ; si la preuve est faite, le défendeur, auteur de cet acte illicite, de cette faute, devra des dommages-intérêts à moins qu'il ne prouve la force majeure ».

Nous avons cité un peu longuement ce passage, parce

que nous estimons qu'il précise bien la pensée de M. Leclercq, et qu'il nous explique très clairement les limites que l'éminent magistrat entend poser au champ d'action de sa propre doctrine. Voici en somme le raisonnement : lorsqu'un homme tombe dans une vitrine, ou qu'il cause un dommage au moyen d'un fusil qu'il utilise ou d'une échelle qu'il porte sur son épaule, cela prouve *de plano* que notre homme n'a pas suffisamment surveillé son attitude ou ses gestes ; il est donc établi qu'il est en faute, sans qu'il soit besoin de prouver une imprudence ou une négligence, et il ne pourra écarter cette espèce de présomption de faute qu'en prouvant que le dommage est dû en réalité à un cas de force majeure. Si au contraire le dommage est causé par une chose qui, au moment où le fait dommageable se produit, n'est pas le « prolongement » de la main de l'homme, que la chose est restée momentanément, et au moins en apparence, indépendante de l'action de l'homme, alors, pour pouvoir imputer le dommage à une personne déterminée, il faut prouver une imprudence ou une négligence de cette dernière : il faudra prouver que le propriétaire a mal disposé le pot de fleurs sur le rebord de la fenêtre, ou que l'ouvrier a mal adossé son échelle, ou encore qu'un passant l'a maladroitement heurtée.

Cette distinction du fait immédiat de l'homme et du fait immédiat de la chose forme donc, dans le stade actuel de son développement, le point angulaire de la doctrine de M. Leclercq. Elle démontre plus clairement le raisonnement sur lequel est échafaudée cette doctrine en même temps qu'elle en précise exactement la portée. C'est elle qui nous permettra de comparer plus utilement la théorie de M. le Procureur général Leclercq

avec la doctrine française de la responsabilité du fait des choses et certains de ses aspects jurisprudentiels.

Section III

Liens existants entre la doctrine de M. Leclercq et la théorie française de la responsabilité du fait des choses

139. *Rappel de la distinction française entre le fait de l'homme et le fait de la chose.* — Ce qui frappe le plus le juriste français qui entre pour la première fois en contact avec la doctrine de M. Leclercq, c'est d'y retrouver cette distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose, qui, à un moment donné de l'évolution de la théorie de la responsabilité du fait des choses, a fait l'objet en France d'une si ardente controverse. La première idée que l'on tire de ce rapprochement, c'est que la distinction doit correspondre véritablement à une réalité pratique, à une réalité même tellement importante qu'il serait impossible de ne pas en tenir compte, dans quelqu'ordre de responsabilité que ce soit.

Nous avons vu, au cours du premier chapitre de cet ouvrage, qu'en France, la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose avait fait son apparition lorsque s'était posée la question de l'application de l'art. 1384, § 1er aux accidents d'automobiles. Certains auteurs et une partie de la jurisprudence avaient soutenu que le « fait de la chose » dont parle l'art. 1384, § 1er n'existe que lorsque c'est une automobile arrêtée qui produit l'accident, mais non pas lorsque ce dernier a été occasionné, comme cela est le cas normalement, par une

automobile conduite. Dans ce dernier cas, estimait-on, c'est le *mouvement* de l'automobile qui a causé le dommage : or, comme c'est l'homme qui l'a mise en mouvement, il faut en conclure que le dommage a été causé par un fait de l'homme. L'arrêt de la Chambre civile du 29 juillet 1924 (arrêt Bessières) n'ayant pas tranché la question d'une façon assez nette, la question continua à diviser toute la jurisprudence en deux camps, jusqu'au moment où la Cour de cassation eut l'occasion d'intervenir à nouveau, d'une façon non équivoque cette fois, par son arrêt du 21 février 1927, qui rejeta la distinction, comme contraire au texte de l'art. 1384. La question était réglée, et un dernier sursaut de révolte de la part de la Cour de Lyon fut rendu inefficace pour l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930.

140. *Rapprochement entre les doctrines française et belge quant à cette distinction.* — Nous avons retracé rapidement l'histoire de la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose en France, afin de mieux pouvoir mesurer la différence qui la sépare de la conception de M. Leclercq, et aussi ce qui l'en rapproche.

Lorsque l'on examine les deux conceptions d'un peu plus près, ce sont les points de contact qui frappent tout d'abord. On constate en effet assez rapidement que dans l'idée de M. Leclercq comme dans celle des juristes français hostiles à l'application de l'art. 1384 aux accidents d'automobiles, l'art. 1382 était le domaine propre du fait de l'homme, et ceci peut-être très simplement parce que l'un comme les autres étaient d'avis que ce qui comptait dans le texte de l'art. 1382, c'était peut-être moins le mot « faute » qui s'était glissé dans une

phrase incidente, que l'énergique formule initiale « tout fait quelconque de l'homme ».

Ce qui est caractéristique, c'est que dans la jurisprudence française la discussion porta précisément sur celles des trois hypothèses de M. Leclercq qui occupe la position intermédiaire entre les deux autres. Qu'il y ait fait « direct, immédiat ou personnel » de l'homme, lorsqu'un individu tombe dans une vitrine, est tout aussi peu douteux, que le fait immédiat de la chose lorsqu'en dehors de toute imprudence ou négligence un pot de fleur tombe d'une fenêtre. La distinction présente plus de difficultés lorsque le dommage a été causé par un ouvrier portant une échelle sur son épaule, par un chasseur manipulant un fusil, ou — pourquoi pas — par une automobile conduite. Toutes ces hypothèses entrent, pour M. Leclercq, dans la catégorie des « faits de l'homme » : bien que ce ne soit que par l'intermédiaire d'une chose que l'homme est entré matériellement en contact avec la propriété ou la personne de la victime, cette chose n'a fait que prolonger en quelque sorte le geste de l'agent. Tel est également l'avis des tribunaux français qui ont refusé d'appliquer aux accidents d'automobiles la doctrine de la responsabilité du fait des choses.

La distinction de M. Leclercq conserve cependant sur celle des tribunaux français une incontestable supériorité : poussant l'analyse plus loin, l'éminent magistrat constate que le fait immédiat et direct de la chose n'exclut pas le fait de l'homme : ce fait de l'homme n'est plus que médiat et indirect, mais il existe néanmoins. Ce qui est tout à fait piquant, c'est que c'est précisément cette constatation que « derrière le fait de la chose il y a toujours un fait de l'homme » qui a permis à M. l'avo-

cat général Langlois en 1927, et à M. le Procureur général Matter en 1930, de combattre victorieusement devant la Cour de cassation de France la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose.

141. *Différences entre les deux doctrines.* — Ce qui évidemment fait différer très profondément les deux conceptions ce sont et le terrain sur lequel elles s'exercent, et l'esprit qui les inspire.

Il y eut toujours en France des auteurs et des tribunaux qui, ne se rendant pas compte que la doctrine de la responsabilité du fait des choses correspondait aux tendances profondes de l'évolution économique, cherchèrent par tous moyens d'arrêter l'extension progressive du domaine d'application de l'art. 1384, § 1er. Aussi l'alerte qu'ils eurent à subir durant la période qui va environ de 1922 à 1927 fût-elle particulièrement angoissante : il ne s'agissait de rien de moins que d'étendre la doctrine de Saleilles et de M. Josserand aux accidents d'automobiles, dont le nombre commença à cette époque cette ascension vertigineuse qui ne semble encore aujourd'hui point près de s'arrêter. Depuis que la réparation des accidents du travail avait été réglementée par le législateur, il ne s'était plus, dans ce domaine, posé de question d'une importance pratique aussi considérable. La distinction du fait de l'homme et du fait de la chose devait donc, en France, servir à écarter les accidents d'automobiles du domaine de l'art. 1384, § 1er et à maintenir les malheureuses victimes de semblables accidents dans la dure obligation de prouver une faute du conducteur.

En Belgique, où l'art. 1384, § 1er avait dès le début

trouvé un terrain infiniment moins fertile qu'en France, cette même distinction devait servir à échafauder sur l'art. 1382 une théorie qui permit précisément d'exonérer de l'écrasante charge de la preuve les victimes d'accidents d'automobiles.

142. *La théorie de M. Leclercq et la doctrine du risque.* — Est-ce à dire que M. le Procureur général Leclercq ait entendu consacrer la théorie du risque ? D'aucuns le prétendent, en apparence du moins : « Souscrire à un pareil système, dit M. Joseph Rutsaert[23] après avoir exposé brièvement la doctrine de M. Leclercq, c'est opter pratiquement pour la doctrine du risque créé ». Relevons de suite dans cette brève déclaration le mot « pratiquement », car il en limite singulièrement la portée. Que la théorie de M. Leclercq aboutisse aux mêmes résultats pratiques que celle du risque, personne ne songera sérieusement à le contester, mais aboutir aux mêmes résultats pratiques qu'une certaine doctrine, ce n'est point du tout nécessairement la consacrer.

A première vue nous serions tentés de répondre que la doctrine de M. Leclercq se trouve aux antipodes de la théorie du risque. En France, nous avons, en effet, toujours été habitués à voir cette théorie en contact étroit avec celle de la responsabilité du fait des choses. Et cela ne s'explique-t-il pas facilement ? Pour pouvoir prendre pied dans la jurisprudence, cette « idée simple, équitable, que celui qui a le fonctionnement d'une entreprise doit en supporter les risques », comme disait Saleilles, avait besoin de s'appuyer sur un texte ; l'art. 1384 seul semblait pouvoir remplir cette mission, bien qu'il

23. Joseph Rutsaert, *Le fondement de la responsabilité civile extra-contractuelle*, p. 143.

ne consacrât que la responsabilité du fait des choses, ainsi que la responsabilité du fait d'autrui, cette dernière étant d'ailleurs amplement précisée par le texte. Mais la responsabilité du fait des choses semblait devoir suffir à atteindre les résultats pratiques que poursuivaient les partisans de la doctrine du risque. Pratiquement, en effet, les hypothèses où il était nécessaire de venir au secours de la victime, celles où la faute était difficile, sinon impossible à prouver, se produisaient à peu près toujours par l'intermédiaire d'une chose. Mais est-ce à dire que dans son essence la doctrine du risque doive être limitée aux dommages causés par l'intermédiaire d'une chose ? Il n'y a aucune bonne raison à cela. En réalité, nous croyons pouvoir affirmer, sans trahir la pensée ni de Saleilles ni de M. Josserand, que, dans toute sa pureté, cette doctrine signifie que toute personne doit supporter les risques créés par son activité.

Dès lors nous croyons pouvoir affirmer que par sa nouvelle interprétation de l'art. 1382, M. le Procureur général Leclercq a consacré, partiellement du moins, la doctrine du risque. Nous disons partiellement, car l'éminent magistrat, tout en admettant une responsabilité de plein droit dans les cas où le dommage, selon lui, a été causé par le fait immédiat de l'homme, revient à l'obligation de prouver l'imprudence ou la négligence dans les cas où le dommage est dû à un fait immédiat de la chose.

Au demeurant, il n'est point du tout surprenant de constater que partant, dans l'application de la doctrine du risque, de deux textes différents, Belges et Français ont attaqué le vaste domaine de la responsabilité de deux pôles différents, pour se rejoindre finalement au

milieu, dans l'angoissante zone des accidents d'automobiles.

Section IV

La doctrine de M. Leclercq a-t-elle été consacrée par la jurisprudence belge ?

143. *Eléments jurisprudentiels antérieurs à la mercuriale du 15 septembre 1927.* — Lorsque l'on parcourt attentivement les conclusions de M. le Procureur général Leclercq précédant l'arrêt de la Cour de cassation de Belgique du 4 juillet 1929 [24], conclusions qui contiennent l'exposé peut-être le plus complet de la doctrine de l'éminent magistrat, on s'aperçoit que cette doctrine n'a pas été créée de toutes pièces par M. Leclercq, et que bien au contraire les différents éléments se trouvaient déjà bien avant 1927 épars dans la jurisprudence belge. N'est-ce d'ailleurs pas un fait normal dans l'évolution scientifique que la découverte n'est en somme que la synthèse d'une série de faits déjà connus, reliés subitement par une étincelle créatrice ? Aussi ne nous étonnerons-nous pas que la mercuriale du 15 septembre 1927 ait assez rapidement trouvé son écho dans la jurisprudence.

144. *Arrêt de la Cour de cassation du 14 novembre 1927.* — En partant chronologiquement de cette espèce de proclamation, nous trouvons un arrêt de la Cour de cassation, relatif à un dommage causé à la personne, qui semble vouloir consacrer la pensée de M. Leclercq, sans cependant reproduire entièrement le langage de ce der-

24. Pas. 1929-1-261.

nier. Dans l'hypothèse qui lui était soumise, la Cour de cassation avait à statuer sur les prétentions d'une dame Desmedt, dont le mari avait été tué à coups de revolver par un sieur X... Ce dernier, traduit devant la Cour d'assises de la province d'Anvers, avait fait valoir la provocation et avait obtenu du jury un verdict négatif. Statuant sur les conclusions de la partie civile, la Cour avait cependant déclaré le sieur X... civilement responsable des conséquences de l'homicide : « Attendu, avait-elle dit, que l'accusé poursuivi sur pied des art. 392 et 393 du Code pénal, a été déclaré non coupable par le jury, mais qu'il reste néanmoins responsable des conséquences de son fait qui a enlevé la vie au mari de la partie civile ; qu'il est tenu complètement des conséquences de cette faute ». C'est contre cet arrêt que le sieur X... s'est pourvu en cassation ; le mémoire à l'appui du pourvoi posait la question en termes non douteux. « L'arrêt, dit-il, viole l'art. 1382 en affirmant cette responsabilité sans établir une faute dans le chef du sous-signé... L'art. 1382 nécessite l'existence et la preuve d'une faute. La mort d'homme n'implique pas par elle-même une faute dans le chef de celui qui l'a occasionnée ». La Cour de cassation cependant, par son arrêt du 14 novembre 1927[25], rejeta le pourvoi : « Attendu, dit cet arrêt, que dans les conclusions qu'il a prises devant la Cour d'assises, le demandeur (en cassation) a, en ordre principal décliné toute responsabilité au sujet de la mort de Desmedt, laquelle aurait été exclusivement imputable à la faute de la victime elle-même et de la défenderesse à raison des vexations et menaces dont il avait été l'objet de leur

25. Pas. 1928-1-9.

part ; que l'arrêt attaqué a repoussé ces conclusions, en déclarant que la mort de Desmedt était le fait du demandeur et que celui-ci devait réparer le dommage causé par sa faute ; attendu que par ces constatations, l'arrêt dénoncé a relevé l'inexistence des conditions requises pour l'application de l'art. 1382 du Code civil ; d'où il suit que le moyen manque de base ».

145. *Jugement du Tribunal de Termonde.* — Dans cet arrêt, la Cour de cassation semble très nettement s'inspirer de la pensée de son éminent procureur général, et elle consacre indubitablement la solution proposée par lui. Cependant, fidèle à la tradition en honneur aussi bien à la Cour de cassation de Belgique qu'à celle de France, tradition qui veut que ces hautes juridictions recherchent la clarté dans une extrême concision, elle s'abstint de reproduire longuement le raisonnement de M. Leclercq. C'est cette constatation qui explique que cet arrêt de la Cour suprême eût en somme un moindre retentissement que le jugement d'un simple tribunal qui devait le suivre à moins de trois semaines d'intervalle. Il est vrai que le jugement du Tribunal de Termonde du 3 décembre 1927 [26] n'avait pas à statuer sur l'hypothèse d'un homicide volontaire, qui par les hasards d'un verdict de Cour d'assises et l'effet implacable de l'autorité de la chose jugée au criminel sur le civil, risquait de rester sans réparation civile. L'espèce qui était soumise en instance d'appel au Tribunal de Termonde était une collision entre une automobile et une motocyclette ; ce n'était pas tout à fait le cas simple du « conducteur d'une

26. S. 1928-4-9, et la note de M. H. Mazeaud.

automobile qui tue ou blesse un piéton », envisagé par M. Leclercq dans sa mercuriale ; cependant, en décomposant (d'une façon peut-être un peu artificielle) l'hypothèse de la collision, on arrive à y appliquer intégralement le raisonnement de M. Leclercq. C'est ce que fit le Tribunal de Termonde, en des termes qui valent la peine d'être cités.

Le jugement commence par écarter l'application de l'art. 1384, par le motif « que la collision litigieuse, n'ayant pas été provoquée par un *vice* de ces choses inanimées (automobile et motocyclette), n'est donc nullement le fait de celles-ci, mais uniquement le fait des personnes qui les conduisaient ». Puis suit l'exposé de la doctrine : « Attendu, dit le jugement, qu'aux termes de l'art. 1382, C. civ., tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ; attendu que notre régime juridique implique à sa base le droit civil de chacun à l'intégrité de sa personne et de son patrimoine et impose ainsi, par contre-coup, à chacun, l'obligation de ne rien faire qui puisse porter atteinte à cette intégrité ; d'où il résulte que celui qui contrevient à cette obligation légale de ne pas faire commet un fait illicite ; attendu que les mots « fait » et « faute », dont se sert l'art. 1382 sont interchangeables en ce sens que celui qui commet un fait défendu par la loi commet une faute ; qu'en conséquence, celui qui viole la défense de porter atteinte à l'intégrité de la personne ou du patrimoine d'autrui est en faute et engage ainsi sa responsabilité ; attendu qu'aux termes des art. 1145 et 1147 C. civ., si l'obligation est de ne pas faire, celui qui y contrevient doit des dommages et intérêts par le seul fait de la contravention, à moins

qu'il ne justifie que l'inexécution de son obligation de s'abstenir provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ; attendu que cette règle, consacrée d'une manière expresse par le législateur à propos du débiteur conventionnel, dérive de la nature même du lien juridique qui naît de toute obligation quelconque, de sorte qu'elle s'applique nécessairement aux obligations qui derivent de la loi et ont la même valeur juridique que l'obligation née d'une convention ; qu'un système soumettant l'incidence de la preuve quant à l'inexécution d'une obligation de ne pas faire à un régime différent, selon que cette obligation dérive de la loi ou d'un contrat, ne saurait se défendre en bonne logique ; attendu que la fille mineure de Jacobs a porté atteinte à l'intégrité du patrimoine et de la personne de Raes, en blessant celui-ci et en endommageant sa motocyclette et ses vêtements, tout comme l'intimé a porté atteinte à l'intégrité du patrimoine de Jacobs en occasionnant un dommage à l'auto de celui-ci ; que, ce faisant, l'un et l'autre, ont commis un fait illicite qui constitue une faute dont ils sont en principe responsables, à moins qu'ils ne prouvent que ce fait n'est le leur qu'en apparence, et qu'il dérive, en réalité, d'une force majeure ou d'un cas fortuit, qui comprend le fait d'autrui »[27].

Il ne nous semble pas douteux que par ce jugement, le Tribunal de Termonde ait entendu consacrer la thèse exposée moins de trois mois plus tôt par M. le Procureur général Leclercq, à l'audience de rentrée de la Cour de cassation, dans un discours que les juges ont d'ailleurs expressement visé. Aussi n'est-il pas étonnant que ce

27. Discours de M. le Procureur général Leclercq, 15 septembre 1927.

jugement, par la hardiesse avec laquelle il claironnait la thèse nouvelle, ait été déféré à la Cour de cassation qui statua le 4 juillet 1929 [28], après avoir entendu les très importantes conclusions de son Procureur général P. Leclercq [29], par lesquelles ce dernier précisait encore sa thèse, en répondant aux différentes objections qui s'étaient fait jour depuis septembre 1927.

146. *Arrêt du 4 juillet* 1929. — L'arrêt du 4 juillet 1929 a-t-il consacré la thèse de M. Leclercq ? Les avis sont partagés à ce sujet. Au premier abord on serait tenté de croire que non, lorsque l'on constate que l'arrêt casse le jugement du Tribunal de Termonde. Mais lorsque l'on y regarde d'un peu plus près, on s'aperçoit bien vite que « le jugement a été cassé, conformement aux conclusions de M. le Procureur général Leclercq, pour avoir affirmé que chacune des parties... avait porté atteinte à l'intégrité de la personne ou du patrimoine de l'autre, alors qu'il résultait de ses constatations que le tribunal ignorait la cause de la collision, et, par suite, ignorait s'il y avait eu de la part soit de l'une, soit de l'autre le fait personnel qui, seul, justifie la responsabilité, lorsque n'est pas constatée une négligence ou une imprudence » [30]. Aussi M. Esmein estime-t-il que la Cour de cassation a adopté la thèse de son éminent procureur général [31]. Tel est également l'avis de M. Jean Fonteyne [32]. Nous croyons également devoir nous ranger à cet avis, malgré

28. Pas 1929-1-261, S. 1930-4-1, note P. Esmein.
29. Pas. 1929-1-261.
30. P. Esmein, note S. 1930-4-1.
31. Note précitée.
32. Jean Fonteyne, « La Cour de Cassation a-t-elle consacré une théorie nouvelle d'application des art. 1382 et 1383 du Code civil ? » *Rev. gén. des assur. et resp.* 1929, IX-503-20.

l'opinion contraire de M. Joseph Rutsaert [33]. Il est, en effet, un premier attendu par lequel la Cour de cassation, en un langage moins abondant que le Tribunal de Termonde, mais non moins net, se prononce en faveur de la theorie nouvelle : « Attendu, dit l'arrêt, que l'intégrité de la personne et du patrimoine est garantie par les art. 1382 et 1383 du Code civil, et par le droit à réparation qui en est la sanction, que ces dispositions n'établissent aucune présomption légale de faute et que la responsabilité n'existe que s'il est prouvé que le dommage résulte de la violation du droit par celui auquel elle est imputée ». Si un doute subsistait encore sur les intentions de la Cour de cassation, le dernier attendu de l'arrêt serait de nature à le lever définitivement : « Attendu, est-il dit, qu'en déclarant, dès lors, la fille de Jacobs responsable en vertu de l'art. 1382 du Code civil, par la seule constatation de la collision et du dommage, sans rechercher si la personne et le patrimoine de Raes ont été lésés par le fait immédiat, l'imprudence ou la négligence de la fille de Jacobs, le jugement entrepris a violé les art. 1382 du Code civil et 97 de la Constitution ».

Est-il possible de rappeler plus clairement les conclusions de M. Leclercq, et les développements que l'éminent magistrat y a consacrés à la distinction, si importante dans son édifice, entre le fait immédiat de l'homme et le fait immédiat de la chose ? Ce dernier attendu ne dit-il pas, conformément à la pensée de M. Leclercq, que le demandeur en indemnité devait établir que le dommage était causé par le fait immédiat de l'homme, et qu'à défaut de cette preuve il fallait admettre que le

33. Joseph Rutsaert, *Le fondement de la responsabilité civile extra-contractuelle*, Bruxelles-Paris, 1930, p. 195, note.

dommage était dû à un fait immédiat de la chose, auquel cas il incombait au demandeur, pour faire jouer l'article 1382, d'établir à la charge de son adversaire une imprudence ou une négligence ?

Nous croyons donc pouvoir affirmer que par son arrêt du 4 juillet 1929, la Cour de cassation de Belgique a entendu adopter pleinement et sans reserve la pensée de son éminent procureur général, M. Paul Leclercq : ce n'est pas un des moindres titres de gloire de ce dernier, d'avoir réussi, au bout d'un laps de temps étonnamment court, à gagner l'adhésion pleine et entière de la Cour suprême à une théorie aussi hardie dans sa conception que généreuse dans son objet.

CONCLUSION

Si la théorie française de la responsabilité du fait des choses et la doctrine de M. le Procureur général Paul Leclercq nous paraissent, après cette étude trop rapide, procéder d'un fondement et d'une technique si foncièrement différentes, elles ne s'en rapprochent pas moins, et puissamment, par le fait qu'un même besoin, un même problème, leur a donné naissance.

Ce problème, le voici. Un accident se produit : s'il est possible, dans les circonstances de l'accident, de découvrir une faute à la charge d'une personne, c'est celle-ci qui supportera tout le poids de l'accident. Mais si la cause de l'accident n'a pu être établie, et la réalité s'est chargée de montrer que bien souvent il en était ainsi, alors se pose l'angoissante question de savoir si c'est la malheureuse victime qui, à elle seule, supportera le dommage.

Législateurs et tribunaux de presque tous les pays civilisés ont répondu négativement et ont imposé, en apparence du moins, la réparation du dommage soit à l'agent actif de l'accident, soit au « gardien » de la chose par l'intermédiaire de laquelle l'accident s'était produit. Nous disons en apparence, car en réalité agents actifs et gardiens ne sont que des intermédiaires, des personnes interposées, au delà desquels l'incidence de la responsa-

bilité retombe sur une collectivité, ou même sur *la* collectivité.

Il n'est pas douteux, en effet, que si les tribunaux de France et de Belgique ont accueilli avec une faveur presque étonnante les audacieuses théories qu'on leur proposait, cela tient en grande partie à ce que ces tribunaux savaient que la personne qu'ils allaient condamner à supporter le dommage était couverte par une assurance contre la responsabilité civile.

Au fond, dans tout accident qui n'est pas dû à une faute caractérisée de quelqu'un, il y a une idée qui doit dominer et qui en fait domine, sans avoir jamais été expressément relevée ni par la doctrine ni par la jurisprudence, à notre connaissance du moins : c'est celle de *malchance*.

Cette idée signifie en dernière analyse que celui qui a été frappé par le dommage l'a été injustement, sans faute de sa part (ou du moins à la suite d'une faute qui est hors de toute proportion avec le dommage subi), et qu'il en est de même de l'apparent auteur du dommage qui n'a rien fait qui puisse *a priori* faire paraître juste de lui faire supporter le poids du dommage. Aussi est-on arrivé actuellement, comme l'a très justement montré M. Savatier [1], à faire supporter, directement ou indirectement, au corps social la presque totalité des dommages causés sans faute.

Il arrive en effet de plus en plus fréquemment que la victime du dommage soit elle-même assurée contre les accidents : c'est alors la masse des assurés de la même compagnie qui supporte le dommage. Il en est de même

1. Savatier, *Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels* ? D.H., 1931, Chronique, p. 9.

lorsque l' « agent actif » ou le « gardien » sont assurés contre la responsabilité civile. Dans certains cas particulièrement graves, comme ceux de dommages causés par la guerre ou un cataclysme de la nature, c'est l'État lui-même qui, en payant des indemnités aux victimes frappés par la malchance, répartit cette dernière entre la collectivité des contribuables.

Il est donc éminemment souhaitable de voir, par un savant système d'assurances, se « socialiser » la malchance, qui, répartie sur la collectivité, perdra entièrement son caractère aigu et ne pèsera pas plus lourdement sur chaque citoyen que n'importe quel impôt.

A cette tendance vers la « socialisation » des dommages de nombreux auteurs ont reproché d'aller à l'encontre d'une saine politique de prévention des dommages. Si l'homme ayant commis une faute caractérisée, dit-on, n'est plus obligé de payer de sa poche les pots cassés, quelle raison aura-t-on encore de se montrer prudent et diligent, afin d'éviter de causer des dommages à autrui ? A quoi nous répondrons que ces auteurs ont, pour un instant du moins, perdu de vue la différence d'objet entre le droit pénal et le droit civil. Ont-ils oublié que ce dernier a uniquement pour objet de déterminer les droits et les obligations de chacun, et que toute idée de prévention lui est étrangère ?

C'est presqu'un lieu commun que de dire que c'est le droit pénal qui possède en propre la mission préventive. Il prévoit et punit tous les dommages, volontaires ou non, causés fautivement à la personne, ainsi que la plupart de ceux causés volontairement aux biens. On peut donc dire qu'à l'exception des dommages causés involontairement aux biens, tous les dommages trouvent leur

prévention dans notre droit pénal. Au surplus, si ce dernier doit être considéré comme le domaine propre des institutions préventives, il n'en a cependant pas l'exclusivité, et tout le monde sait que la pratique des assurances recourt fréquemment à des mesures telles qu'augmentations de primes contre les assurés chez lesquels le sinistre garanti se produit avec une fréquence anormale.

Au double point de vue de l'opportunité sociale et de l'équité, on ne saurait donc qu'approuver les solutions auxquelles conduisent aussi bien la théorie de M. le Procureur général Leclercq que la doctrine française de la responsabilité du fait des choses. Le seul reproche que l'on saurait faire à ces deux systèmes, c'est d'avoir donné à deux textes du Code civil une interprétation qui ne correspond très probablement pas à la pensée du législateur de 1804. On peut évidemment soutenir — et certains auteurs n'ont pas manqué de le faire — qu'il ne saurait être question de s'attacher trop étroitement à cette pensée lorsqu'il s'agit d'appliquer un texte législatif à des situations que l'auteur de ce texte n'avait pu prévoir ; mais c'est là une question qui déborde le cadre de cette étude.

APPENDICE

PROJET DE LOI SUR LA RESPONSABILITE DES ACCIDENTS CAUSES PAR LES VEHICULES A MOTEUR, ELABORE PAR LA SOCIETE DES ETUDES LEGISLATIVES

Article premier. — Le propriétaire d'un véhicule à moteur ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable de tout dommage causé par ou avec ce véhicule à la victime ou, en cas de décès de celle-ci, aux personnes ci-après déterminées dans les conditions prévues aux articles suivants, sans que la victime ou ces personnes puissent se prévaloir d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi, quelle que soit la juridiction saisie.

Art. 2. — La responsabilité édictée par l'article précédent ne pourra être écartée qu'en cas de force majeure, de fait d'un tiers ou de faute inexcusable de la victime.

Art. 3. — L'indemnité due à la victime sera calculée à raison de son invalidité sur un chiffre de base annuel de 12.000 francs, sauf le droit de la victime d'établir que son travail lui procure un chiffre supérieur. Sur ces bases l'indemnité pourra être allouée en capital ou en rente. Si elle est allouée en capital, le chiffre en sera calculé en

capitalisant la rente d'après les barèmes de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Au delà de 12.000 francs, le chiffre servant à calculer l'indemnité ne comptera que pour 1 /4 jusqu'à 50.000 frs. et pour 1 /8 au-dessus de 50.000 frs.

En outre de ces indemnités, la victime aura droit au remboursement des frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation.

Art. 4. — En cas d'accident mortel, les seules personnes recevables à agir de leur chef en indemnité sont :

1° Le conjoint survivant, pourvu que le mariage ait été contracté avant l'accident. En cas de séparation de corps, le conjoint contre lequel la séparation a été prononcée est irrecevable à agir ;

2° Les descendants légitimes ainsi que les enfants adoptifs et les enfants naturels volontairement ou judiciairement reconnus avant l'accident ;

3° Les ascendants légitimes, les père et mère adoptifs ainsi que les père et mère naturels pourvu que ces derniers aient reconnu l'enfant ou en aient été judiciairement déclarés les auteurs avant l'accident.

Les indemnités allouées à toutes ces personnes ne pourront jamais dépasser les maxima établis à l'article précédent calculés sur une durée maxima de 10 ans. L'action des personnes recevables à agir de leur chef en indemnité en cas d'accident mortel devra être intentée dans l'année du décès.

Art. 5. — En cas de dommage causé à la suite d'une collision de véhicules à moteur aux personnes ayant pris place dans l'un des véhicules, les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'en cas de faute démontrée à la charge du propriétaire ou de celui qui s'en sert.

Il en est de même en ce qui concerne le dommage subi par la personne transportée à titre bénévole.

ART. 6. — Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables :

1° Aux personnes transportées à titre onéreux ;

2° Aux bénéficiaires de la législation des accidents du travail dans leurs rapports avec les chefs d'entreprise.

Au contraire, dans les rapports de ces mêmes bénéficiaires de la législation des accidents du travail avec les tiers auteurs de l'accident, la présente loi est applicable sous réserve des dispositions de l'art. 7 de la loi du 9 avril 1898.

ART. 7. — Les dispositions de la présente loi ne s'appliqueront qu'aux accidents survenus 6 mois après la date de sa promulgation.

Vu :
Strasbourg, le 3 mai 1933.
Le président de la Thèse,
Marcel NAST.

Vu :
Strasbourg, le 4 mai 1933.
Le doyen de la Faculté,
J. DUQUESNE.

Vu et permis d'imprimer,
Strasbourg, le 5 mai 1933,
Le recteur de l'Académie, Président du Conseil de l'Université,
J. DRESCH.

BIBLIOGRAPHIE

A. *DROIT FRANCAIS*

1° Ouvrages Généraux

Bartin sur Aubry et Rau. — *Cours de Droit civil français*, 5e éd., 1920, t. vi et xii.

Beudant. — *Cours de Droit civil français.*

Colin et Capitant. — *Cours élémentaire de Droit civil français*, t. ii.

Demogue. — *Traité des obligations en général*, t. v, 1925.

Josserand. — *Cours de Droit civil positif français*, t. ii, 1930,

Laurent. — *Principes de Droit civil*, t. xx.

Planiol. — *Traité élémentaire de Droit civil*, 5e éd., t. ii.

Planiol et Ripert. — *Traité pratique de Droit civil*, t. vi, *Les Obligations*, par P. Esmein.

Roguin. — *La science juridique pure*, t. iii.

2° Ouvrages Spéciaux

Besson. — *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*, Thèse, Dijon, 1927.

Bettremieux. — *Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile*, Thèse, Lille, 1921.

Boissière. — *De la responsabilité du fait des choses inanimées que l'on a sous sa garde*, Thèse, Montpellier, 1911.

Bonnet. — *De la responsabilité du fait des choses*, Thèse, Poitiers, 1907.

Chevalier. — *La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente*, Thèse, Paris, 1926.

Farra. — *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Thèse, Paris, 1909.

Haller (Marg.). — *Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation*, Thèse, Paris, 1926.

Jack (Andrée). — *Les obligations et la responsabilité du garagiste*, Paris 1932.

Josserand. — *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Paris, 1897.

— *Les transports*, 2e éd., Paris, 1926.

Lalou. — *De la responsabilité civile*, Paris, 1928.

Lévy (Emm.). — *La vision socialiste du Droit*, Paris, 1926.

MARTIN (F.). — *De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles*, Thèse, Paris, 1926.

MAZEAUD (H. et L.). — *Traité théorique et pratique la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, Paris, 1931.

MEIGNIÉ. — *Responsabilité et contrat*, Thèse, Lille, 1924.

MICHEL (R.). — *De la responsabilité des dommages causés par les choses inanimées*, Thèse, Caen, 1912.

MONNIER (A.). — *De la responsabilité du fait des choses inanimées, notamment des accidents occasionnés par les véhicules automobiles* Thèse, Nancy, 1926.

RIPERT. — *La règle morale dans les obligations civiles*, 2e éd., Paris, 1927

SAINCTELETTE. — *De la responsabilité et de la garantie*, Bruxelles-Paris 1884.

— *Mémoire pour Mme de Sitter*, 1888.

SALEILLES. — *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, Paris, 1897.

SOURDAT. — *Traité général de la responsabilité*, éd. 1911.

TAUZIN. — *La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobilistes*, Paris, 1929.

TESSEIRE. — *Essai d'une théorie générale de la responsabilité*, Thèse, Aix, 1901.

TISSOT. — *De la responsabilité en matière de navigation aérienne*, Thèse, Paris, 1925.

VITRY. — *La détermination du fait de l'homme, du fait de l'animal et du fait de la chose*, Thèse, Rennes, 1922.

3° Articles de Revues

BESSON. — « Cas fortuits et force majeure dans les accidents d'automobiles », *Rev. assur. terr.*, 1931, p. 272.

BLAISOT. — « L'art. 1384 s'applique-t-il aux cyclistes ? », *Sem. jur.*, 1929, p. 273.

CAPITANT. — *La responsabilité des accidents causés par les automobiles*, Gazette Dalloz, 1923, p. 77.

— *Les fluctuations de la théorie de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées*, D. H. 1927, Chron. p. 49.

— *La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du 13 février* 1930., D.H., 1930, Chron., p. 29.

— *Une conséquence imprévue du système de la jurisprudence sur la responsabilité du fait des choses inanimées*, D.H., 1930, Chron., p. 61.

— *Les passages cloûtés*, D.H., 1930, Chron., p. 17.

— *De la preuve que doit administrer le gardien d'une chose au cas où il est actionné en responsabilité*, D.H., 1932, Chron., p. 53.

COURTOIS. — « Les autos écraseurs et l'art. 1384 », *Gaz. Trib.*, 12 mars 1922.

— « Les accidents d'automobiles et l'art. 1384 », *Gaz. Trib.*, 7 août 1927.

CROUZEL. — « Études sur la responsabilité du fait des choses », *Rev. trim.*, 1923, p. 23, et 1925, p. 29.

DEREUX. — « Les collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies », *Loi Nouvelles*, 1930-1-154, et le complément à cette étude, *Lois Nouvelles*, 1930-2-124.

GAUDEMET. — « Une évolution nouvelle dans la théorie de la responsabilité », *Rev. trim.*, 1927, p. 893.

GENY. — « Risques et responsabilité », *Rev. trim.*, 1902, p. 812.

HITIER. — « Le socialisme juridique », *Rev. d'Ec. pol.*, 1906.

JOSSERAND. — Le transport bénévole et les accidents d'automobiles D. H. 1926, Chron., p. 21.

— *Garde et conduite des automobiles*, D.H., 1927, Chron., p. 65.

— *Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile*, D.H., 1928, Chron., p. 33.

— *Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées*, D.H., 1930, Chron., p. 5.

— *La responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation*, D.H., 1930, Chron., p. 25.

— *La doctrine contre la jurisprudence : sur le problème de la responsabilité du fait des choses inanimées*, D.H., 1931, Chron., p. 69.

— *La personne humaine dans le commerce juridique*, D.H., 1932, Chron., p. 1.

LE CLEC'H. — « Les présomptions de responsabilité de l'art. 1384 du Code civil se neutralisent-elles dans le cas de collision entre deux véhicules ?», *Lois Nouvelles*, 1931-1-29.

— « Les collisions entre véhicules et animaux », *Lois Nouvelles*, 1931-1-129

LÉVY (Emm.). — « Responsabilité et contrat », *Rev. crit.*, 1899,p. 361.

MAZEAUD (H.). — « La faute dans la garde », *Rev. trim.*, 1925, p. 793.

MESTRE. — « Responsabilité des propriétaires d'arbres à raison des dommages causés aux réseaux de distribution d'électricité », *Rev. crit.*, 1925, p. 392.

MICHEL (L.). — « La responsabilité civile des patrons envers les ouvriers », *Rev. crit.*, 1901, p. 605.

PICARD (M.). — « La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de cassation », *Rev. assur. terr.*, 1930, p. 259.

— « Pour une loi sur la réparation des accidents d'automobiles », *Rev. assur. terr.* 1931, p. 5 et 489.

PLANIOL. — « Études sur la responsabilité civile », *Rev. crit.*, 1905, p. 277, et 1906, p. 80.

PRUDHOMME (H.). — « La responsabilité de l'automobiliste », *Rev. crit.*, 1925, p. 211.

RIPERT. — « L'application aux immeubles de la responsabilité du fait des choses », *Sem. jur.*, 1928, p. 633.

— « Le socialisme juridique d'Émmanuel Lévy », *Rev. crit.*, 1928, p. 21.

SALEILLES. — *Revue bourguignonne de l'enseignement supérieur*, 1894, p. 659.

— « La responsabilité du fait des choses devant la Cour supérieure du Canada », *Rev. trim.*, 1911, p. 23.

SAUZET. — « De la responsabilité des patrons envers leurs ouvriers », *Rev. crit.*, 1883, p. 596.

SAVATIER. — « La nouvelle interprétation judiciaire de l'art. 1384 et la responsabilité du conducteur d'automobile », *Sem. jur.*, 1926-1927, p. 433.

— *Les accidents de bicyclettes et l'art.* 1384. D.H., 1929, n° 28.

— *Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels*, D.H., 1931, Chron., p. 9.

THOMAS. — « Sur la responsabilité dans le cas de collision de véhicules », *Lois Nouvelles*, 1930-1-355.

— « Des articles 1382 et 1384 et des collisions de véhicules », *Lois Nouvelles*, 1931-2-43.

VOIRIN. — *La notion de la chose dangereuse*, D.H., 1929, Chron., p. 1.

4° NOTES DE JURISPRUDENCE

APPLETON. — Note au Dalloz, 1925-3-9.

BESSON. — Notes au Dalloz, 1928-1-120, et 1930-2-115.

CAVARROC. — Note *Gaz. Pal.*, 1930-1-837.

DALLANT. — Note au Dalloz, 1929-2-95.

ESMEIN (A.). — Notes au Sirey, 97-1-17 ; 98-1-65 ; 1910-1-17.

ESMEIN (P.). — Notes au Sirey, 1924-1-321 ; 1927-1-137 ; 1928-1-89 ; 1929-1-249 ; 1930-1-121 ; 1931-1-121.

GÉNY. — Note au Sirey, 1928-1-353.

HAURIOU. — Note au Sirey, 1926-3-1.

HUBERT. — Note au Sirey, 1926-1-129.

HUGUENEY. — Notes au Sirey, 1922-1-97 ; 1928-1-225 ; 1929-1-297.

JOSSERAND. — Notes au Dalloz, 1908-1-217 ; 1925-1-97 ; 1927-1-137 ; 1928-1-97 ; 1928-1-129 ; 1929-2-41 ; 1930-2-105 ; 1931-2-129.

LABBÉ. — Notes au Sirey, 71-1-9, et 90-4-17.

LALOU. — Notes au Dalloz, 1922-2-49 ; 1926-2-21 ; 1927-2-105.

LOUP. — Note au Dalloz, 1930-2-97.

MAZEAUD (H.). — Notes au Sirey, 1927-1-129 ; 1927-1-217 ; 1927-2-73 ; 1928-1-145 ; 1928-1-177.

MOREL (M.). — Notes au Sirey, 1914-1-249, et 1921-1-17.

PERREAU. — Note au Sirey, 1931-2-139.

RICOL. — Note au Dalloz, 1926-2-124.

RIPERT. — Notes au Dalloz, 1921-1-25 ; 1922-1-25 ; 1925-1-5 ; 1927-1-97 ; 1928-1-145 ; 1929-1-129 ; 1930-1-57.

SALEILLES. — Note au Dalloz, 97-1-433.

SAVATIER. — Notes au Dalloz 1920-1-169 ; 1927-1-145 ; 1927-2-169 ; 1928-1-152 ; 1929-1-33 ; 1930-1-41 ; 1930-1-81 ; 1930-1-137 ; 1931-1-49.

B. *DROIT BELGE*

ESMEIN (P.). — Note au Sirey, 1930-4-1.

FONTEYNE. — La Cour de cassation a-t-elle consacré une théorie nouvelle d'application des art. 1382 et 1383 du Code civil?», *Rev. gén.des assur. et resp.*, 1929-IX-503-20.

HUDLOT et METMAN. — *Manuel pratique sur les obligations.*

LECLERCQ. — « Le conducteur d'une automobile, qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illiciter », *Rev. gén. des ass. et resp.*, 1927-X-, 164.

MAZEAUD (H.). — Note au Sirey, 1928-4-9.

— *Une interprétation belge de l'art.* 1382 *du Code civil*, D.H., 1928, Chron. p. 21.

RUTSAERT. — *Le fondement de la responsabilité civile extra-contractuelle*, Bruxelles-Paris, 1930.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

1. Objet et limites de cet ouvrage 1
2. Plan et divisions de l'ouvrage 2

CHAPITRE PREMIER

EVOLUTION DE LA DOCTRINE ET DE LA JURISPRUDENCE JUSQU'EN 1927

I. *Doctrine et jurisprudence antérieure à l'arrêt du* 16 *juin* 1396

3. L'arrêt du 19 juillet 1870 5
4. Problème nouveau soulevé parle développement du machinisme ; les différentes solutions proposées 6
5. 1° Généralisation de l'art. 1386 7
6. 2° Recours à la responsabilité contractuelle 7
7. 3° Interprétation nouvelle de l'art. 1384, § 1er 9

II. *L'arrêt du* 16 *juin* 1896 *et la jurisprudence subséquente.*

8. L'arrêt de 1896 10
9. Portée de cet arrêt 11
10. Les arrêts de 1904 à 1914 11

III. *La formule nouvelle des arrêts de* 1919 *à* 1921.

11. Difficulté de la preuve d'un vice de la chose 12
12. Rejet de la preuve de l'absence de faute et de la cause inconnue . 12
13. Loi du 7 novembre 1922 13

IV. *L'arrêt Bessières.*

14. Problème de l'application de l'art. 1384, § 1er aux automobiles . 14
15. Portée de l'arrêt Bessières 15

V. *L'arrêt Jeand'heur.*

16. Rejet de la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose 16
17. Entrée en scène de la notion de danger 17

CHAPITRE II
LE CRITERIUM DE CHOSE DANGEREUSE

18. Nécessité d'une limitation du champ d'application de l'art. 1384, § 1er 19

SECTION Ire. — LES CONTROVERSES DOCTRINALES

§ 1er. — *Les critères objectifs*

19. Origine de la notion de chose dangereuse 21
20. Théorie de M. Ripert 22
21. Critique de cette théorie ; opinions de MM. P. Esmein et Savatier. 24

§ 2. — *Les critères subjectifs*

22. Théorie de M. Savatier 26
23. Théorie de M. Voirin 27

§ 3. *Les critiques de M. Josserand contre le critérium en lui-même*

24. Raisons de l'hostilité de M. Josserand contre le critérium 30
25. Exposé des critiques 30
26. 1° Retour au système de la faute prouvée 31
27. 2° Inexistence de la distinction dans l'application de l'art. 1385 . 31
28. 3° Difficultés d'application 32
29. 4° Argument de texte 33
30. 5° Contradiction avec la jurisprudence 34

SECTION II. — LES APPLICATIONS DU CRITÉRIUM EN JURISPRUDENCE

31. Position de la question 36
32. Choses à propos desquelles la question s'est posée : 1° Automobiles 38
33. 2° Motocyclettes 41
34. 3° Bicyclettes 42
35. 4° Autres véhicules 43
36. 5° Ascenseurs 44
37. 6° Armes à feu 44
38. 7° Arbres 45
39. 8° Choses diverses 45
40. Enseignements à tirer de cette jurisprudence 46
41. Idée du « dynamisme propre » ; ses rapports avec le « fait de la chose » de l'ancienne distinction 47
42. Difficultés d'un critérium absolu ; utilité d'un critérium relatif. 49

CHAPITRE III
L'ARRET DES CHAMBRES REUNIES ET SES INNOVATIONS

43. Question directement soumise aux Chambres réunies 51
44. Réponse à cette question 52

45. Autres solutions contenues, sauf controverse, dans le texte de l'arrêt 53

Section Ire. — L'expression « présomption » de responsabilité

46. Critique de cette expression 54
47. Opinion des auteurs 55
48. Arrêts du 17 mars 1930 : fin de la controverse 57

Section II. — L'application de l'art. 1384, § 1er aux choses immobilières

49. Arrêt de la Chambre des requêtes du 6 mars 1928 ; résistance de la Chambre civile ; arrêt de Chambres réunies 59
50. Arguments en faveur de l'application de l'art. 1384, § 1er aux immeubles 61
51. Applications antérieures à des immeubles par destination, par incorporation, et même par nature 63
52. Portée de l'arrêt des Chambres réunies 66
53. Problème du champ d'application de l'art. 1386 68

Section III. — Suppression du critérium de « chose dangereuse »

54. Disparition de la formule dans le texte de l'arrêt 72
55. Opinion de M. Capitant 73
56. Opinion de M. Josserand 74
57. Opinion de MM. Mazeaud 75
58. Opinion de M. Maurice Picard 75
59. Opinion de M. P. Esmein 76
60. Explication de M. Ripert 77
61. Indications fournies par les débats de l'affaire Jeand'heur 79
62. Jurisprudence postérieure à l'arrêt des Chambres réunies 80

CHAPITRE IV

LA DÉTERMINATION DU GARDIEN

Section Ire. — Position de la question et examen théorique

63. Position de la question 83
64. Éléments d'interprétation fournis par les textes 84
65. Définition du gardien 85

Section II. — Étude des solutions jurisprudentielles

66. Classification de ces solutions 87
67. Propriétaire 88
68. Personnes ayant usé de la chose dommageable sans le consentement du propriétaire 88
69. Dommages causés par une automobile volée 89
70. Automobile conduite par un préposé contre le gré de son commettant 92

71. Personnes ayant usé de la chose avec le consentement du propriétaire 92
72. Préposé 93
73. Responsabilité du garagiste 96
74. Leçons de conduite 97

CHAPITRE V
LES CAUSES D'EXONERATION

75. Caractères généraux : inadmissibilité de la preuve de l'absence de faute 99
76. Classification des causes d'exonération 100

Section Ire. — Les causes prouvées

77. Formule générale et division 102

§1er. — *Cas fortuit, force majeure et faute d'un tiers*

78. Distinction entre cas fortuit et force majeure ; manque d'interêt pratique 103
79. Examen des faits envisagés comme pouvant constituer des cas fortuits ou de force majeure 104
80. 1° Absence de faute ou cause inconnue 105
81. 2° Éclatement d'un pneumatique 105
82. 3° Rupture d'un organe essentiel ; vice de la chose 106
83. 4° Dérapage 109
84. 5° Projection d'un caillou par la roue d'une automobile 110
85. 6° Intervention de forces de la nature 111
86. 7° Ricochet d'une balle 112
87. 8° Disposition des lieux 113
88. 9° Hypothèses diverses 114
89. Fait d'un tiers 116
90. Sévérité de la jurisprudence dans l'appréciation du cas fortuit, de la force majeure et du fait d'un tiers 118

§ 2. — *Faute de la victime. Exonération totale ou partage de la responsabilité*

91. Questions à examiner 120
92. Cas où la jurisprudence a eu à se prononcer sur l'existence d'une faute de la victime 121
93. Partage de responsabilité 124
94. 1° Système de la jurisprudence 125
95. 2° Examen critique 127

Section II. — Les causes « présumées ». Les collisions.

§ 1er. — *Les controverses doctrinales*

96. Position de la question 128
97. Thèse du maintien pur et simple des deux présomptions 130
98. Critique de cette thèse 131
99. Autres solutions repoussant l'annulation des présomptions .. 132
100. Thèse de la neutralisation des présomptions 133

101. Conditions d'application de la neutralisation 136
102. 1° Caractère bilatéral du dommage 136
103. 2° Exigence d'un « fait » de la part de chacun des deux véhicules 138
104. 3° Similitude des véhicules en ce qui concerne leur caractère dangereux 138

§ 2. — *Les solutions de la jurisprudence*

105. Décisions admettant la neutralisation 141
106. Décisions rejetant la neutralisation par principe 143
107. Décisions écartant la neutralisation pour cause d'absence d'une des conditions essentielles 144
108. Traits d'ensemble se dégageant de cette jurisprudence 147

SECTION III. — LA PARTICIPATION A L'USAGE DE LA CHOSE. LE TRANSPORT GRATUIT

109. Position de la question 149
110. Solutions diverses sur le terrain contractuel 150
111. Solutions sur le terrain quasi-délictuel. Non-application de l'art. 1384, § 1er 154
112. Objections contre la non-application de l'art. 1384, § 1er en matière de transport gratuit 157
113. Applications diverses de l'idée d'acceptation des risques 160

CHAPITRE VI

REFLEXIONS SUR LE FONDEMENT DES SOLUTIONS ACTUELLES. PROJETS DE REFORME SUR LE TERRAIN LEGISLATIF

SECTION Ire. — QUESTIONS A PROPOS DESQUELLES LA JURISPRUDECE A, AU MOINS IMPLICITEMENT, ADMIS UNE DIFFÉRENCE DE CAUSE ENTRE LES ART. 1382 ET 1384, § 1er

114. Place de ces questions dans l'ensemble de la doctrine de la responsabilité du fait des choses 163
115. 1° Autorité de la chose jugée 164
116. 2° Demande nouvelle 166
117. 3° Prescription 167
118. 4° Règle *una via electa* 168
119. Portée de cette différence de cause 168

SECTION II. — DISCUSSION SUR LE FONDEMENT DES SOLUTIONS ACTUELLES

120. Objet de cette discussion 170
121. Considérations qui militent contre l'idée de présomption de faute 171
122. Tentatives faites pour trouver un fondement sur le terrain subjectif, par l'intermédiaire de la notion de garde 174
123. L'arrêt des Chambres réunies et le problème du fondement 175
124. Conclusion ; caractère moral de l'idée de risque 189

Section III. — Examen du projet de loi élaboré par la société des études législatives

125. Les antécédents historiques du projet et son idée directrice . 188
126. Domaine d'application 191
127. La personne responsable 192
128. Étendue de la responsabilité 194
129. Causes d'exonération 194

CHAPITRE VII

LA NOUVELLE INTERPRETATION BELGE DE L'ART. 1382 *DU CODE CIVIL*

130. Intérêt de cette étude comparative 197

section i. — l'interprétation belge de l'article 1384 § 1er

131. Nécessité de la preuve d'un vice de la chose..... 198
132. Inconvénients de ce système quant aux accidents d'automobiles 200

Section II. — La théorie de M. Leclercq et ses différents éléments

133. Exposé de la théorie 201
134. Première proposition : accomplir un acte illicite, c'est commettre une faute 202
135. Deuxième proposition : tuer ou blesser quelqu'un, c'est commettre un acte illicite 205
136. Objections contre la théorie de M. Leclercq 209
137. Confusion entre faute et dommage 209
138. Place des notions d'imprudence et de négligence dans le système de M. Leclercq. La distinction entre le fait immédiat de l'homme et le fait immédiat de la chose 210

Section III. — Liens existant entre la doctrine de M. Leclercq et la théorie française de la responsabilité du fait des choses

139. Rappel de la distinction française entre le fait de l'homme et le fait de la chose 213
140. Rapprochement entre les doctrines française et belge quant à cette distinction 214
141. Différences entre les deux doctrines 216
142. La théorie de M. Leclercq et la doctrine du risque 217

Section IV. — La doctrine de M. Leclercq a-t-elle été consacrée par la jurisprudence belge ?

143. Éléments jurisprudentiels antérieurs à la mercuriale du 15 septembre 1927 219
144. Arrêt de la Cour de cassation du 14 novembre 1927 219

145. Jugement du Tribunal de Termonde 221
146. Arrêt du 4 juillet 1929..... 224

CONCLUSION 227

APPENDICE : Texte du projet de loi sur la responsabilité des accidents causés par les véhicules à moteur 231

BIBLIOGRAPHIE 235

Imprimerie F. BOISSEAU, 34, rue du Taur. — Toulouse